OTTOBRE 2023
WWW.PROFESSIONECAMIONISTA.IT

# Professione CAMIONISTA

PONTE MORANDI
STANNO INSABBIANDO IL PROCESSO?

BUON COMPLEANNO A UN CAMION SENZA ETÀ

## VOLVO FH
# 30 ANNI SENZA INVECCHIARE

Tariffa R.O.C. - Poste Italiane Spa Sped. In Abb. Post. D.L. 353/2003 (conv. In L. 27.02.2004, n° 46), art.1, comma 1, S/NA
Aut 8,00 € - Be 8,00 € - Lux 7,20 € - F+PM € 12 F + € 12 PM - ES 7,00 € - PT (Cont.) 7,20 € - CH Tedesca 10,00 CHF - CH Ticino 8,5 CHF - Olanda 9,00 €
Mensile • #290 • 4,90 € • P.I. 29-09-23

MAXI RADUNI
I MEZZI PIÙ BELLI LE EMOZIONI PIÙ GRANDI

NOVITÀ DAL MERCATO
DAF: I NUOVI CAMPIONI DEL TRASPORTO URBANO

VITA DA DRIVER
L'AGONIA DELLE ATTESE TRA ANSIA E STRESS

Sprea EDITORI

## EDITORIALE [OTTOBRE 2023]

PICCOLI TRASPORTATORI CRESCONO

# LA RIVINCITA DEI PADRONCINI

*Sono in tanti a dire che il mondo dei padroncini è in crisi, ma se guardiamo i numeri la realtà ci appare ben diversa*

Arriva in redazione una notizia che ci stringe il cuore. Da un'analisi dell'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), nel 2023 in Italia risultano iscritti nel Registro delle Imprese 41.582 piccoli trasportatori. Rispetto al 2018, quando gli iscritti erano 52.366, il numero di piccoli trasportatori è diminuito del 20,6%. Le motivazioni le conosciamo tutte: tra il 2018 e il 2023, si sono susseguiti eventi gravissimi, dalla pandemia alla crisi energetica, con i prezzi che schizzavano alle stelle, fino a oggi, con la guerra in Ucraina che ha riflessi dolorosi sul nostro panorama economico.

## CRESCONO I GRANDI

In queste condizioni così difficili, i padroncini hanno dovuto affrontare aumenti dei costi (tra l'altro, il personale non si trova e dunque costa di più), difficoltà con i tempi di pagamento dei clienti o richieste di sconti. Insomma, le piccole aziende hanno dovuto affrontare problemi complessi e qualche volta non ce l'hanno fatta. Che cosa significano questi dati? Che non funziona più il nostro autotrasporto? Per capirlo osserviamo un dato: dal 2016 al 2021 sono diminuite le società di persone e le imprese individuali, cioè i sostegni giuridici dei padroncini, e sono aumentate del 22,71% le società di capitali. In poche parole, in molti casi abbiamo assistito alla fine di un padroncino, ma contemporaneamente alla nascita di un imprenditore più forte e organizzato.

## PIÙ ROBUSTI E PIÙ ORGANIZZATI

Lo dice Enrico Finocchi, presidente dell'Albo degli Autotrasportatori, che in questo mutamento delle imprese, vede una trasformazione delle aziende. I vecchi padroncini cominciano ad affrontare i "pericoli" di un mercato tumultuoso e si dotano di mezzi più consistenti. È un salto nel vuoto, ma i nostri nuovi imprenditori sanno che, per affrontare le sfide del domani, dovranno essere più grandi e più forti. E ci stanno riuscendo.
Strano caso – senza che nessuno presti attenzione – quel 20,6% di padroncini che sono scomparsi corrispondono al 22,71% di società di capitali che sono partite alla conquista del mercato.

*Andrea Ferreri*

# QUESTO MESE IN PRIMO PIANO



**SIAMO SU FACEBOOK (www.facebook.com/profcam)**

**E SIAMO ANCHE SU INSTAGRAM (www.instagram.com/professionecamionista)**

**Professione Camionista è una rivista a basso impatto ambientale**

**IL PROSSIMO NUMERO SARÀ IN EDICOLA DAL 30 OTTOBRE**

# NON SOLO NUMERI

In tutto il mondo si fa a gara a chi è più grosso, una corsa dissennata in cui chi ha più soldi si espande come un virus, strangolando le realtà più piccole. È successo con i centri commerciali, che hanno messo in ginocchio decine di migliaia di piccole imprese familiari di commercio al dettaglio, poi sono arrivati i giganti dell'e-Commerce e anche i centri commerciali si sono all'improvviso scoperti "piccoli". Lo stesso tentano di fare con l'autotrasporto: enormi gruppi di logistica, come i lituani della Girteka (ma non sono i soli), che mesi fa hanno raggiunto il mostruoso numero di 10.000 camionisti. Da noi, ringraziando il cielo, non è così... Da noi ancora regge la filiera della flotta a misura d'uomo, gruppi anche grandi, importanti, ma in cui i vertici conoscono per nome i loro dipendenti, e questa vicinanza aiuta a tenere altissima la qualità dei servizi. Perché ci mettiamo il cuore e, anche se ci sono un "padrone" e dei "sottoposti", comunque si rema tutti nella stessa direzione. Noi siamo così, appassionati e leali con chi ci tratta da esseri umani e non da numeri, e dobbiamo sentirci orgogliosi di esserlo.

**In realtà, il numero è già sceso... perché quando sei un gigante basta un minuscolo calo di fatturato e qualcuno se ne va a casa, senza nessuno scrupolo, perché per il "signor Girteka", se esiste, quei 10.000 camionisti non sono persone, sono solo numeri.**

## Questo mese parliamo di...

# DEDICATO A CHI STA A CASA

*Parliamo sempre di camionisti, ma quasi mai delle loro fidanzate, compagne e mogli, ma questa volta abbiamo raccolto un "botta e risposta" tra due di loro che ci ha colpito dritti al cuore...*

Sulla pagina Facebook di Professione Camionista, i nostri follower commentavano un incidente avvenuto qualche tempo fa sulla A22, dove un tratto aveva una carreggiata chiusa per lavori e l'altra carreggiata con doppio senso di marcia. Due camion si erano scontrati e l'incidente sembrava lì per lì piuttosto grave, tanto che erano intervenute due ambulanze. Per fortuna però, dopo aver visto i danni che erano ingenti, la situazione è apparsa migliore di quello che sembrava e i due autisti non hanno avuto bisogno di cure particolari. Meglio così! Ma a quel punto sono intervenute due amiche della nostra pagina che hanno fatto qualche commento e che hanno acceso i riflettori sull'altra faccia della vita dei camionisti, quella delle loro famiglie.

GRANDI AMORI CHE ASPETTANO

**Le mogli degli autotrasportatori aspettano spesso con un po' di preoccupazione.**

### PER PRIMA È INTERVENUTA CRISTINA G.

Ogni volta che c'è un incidente, la colpa la danno sempre ai camionisti. Io sono figlia e moglie di un camionista e spero sempre che mio marito ritorni a casa. Voi non sapete quello che gli succede per colpa di automobilisti infami e, quando me lo racconta, mi fa stare male. Offese, gestacci, sfanalate e sorpassi azzardati. È un incubo ogni volta che parte!!

### HA RISPOSTO L'AUTISTA VALERIA B.

È perché le mele marce si notano e fanno casino. Mentre le decine di migliaia di camion che sono correttamente sulle strade a ogni ora in Italia non si notano.

### CRISTINA

Si notano solo per puntare il dito in caso di incidente purtroppo...

### A QUESTO PUNTO INTERVIENE ANCHE IGOR M.

Un grazie a tutte voi! Anche io faccio il camionista e molti degli autisti che ho conosciuto, tengono duro, anche nei giorni più difficili, per tornare a casa, dalle mogli e dalla famiglia.

### VALERIA

È vero... e quando riesco a mettere piede a casa e posso riabbracciare mia figlia, mi passa la stanchezza e dimentico tutto quello che mi è successo per strada. Anche se a volte è difficile farsi scivolare tutto addosso.

LA FRETTA DI TORNARE

**Sempre più spesso, le donne si mettono al volante e anche loro vogliono tornare a casa. (foto di repertorio)**

## I TRASPORTI ECCEZIONALI

## ELEFANTE LADRO

**Questa foto, tratta da un video girato in Thailandia, mostra un elefante che viene trasportato a bordo di un camion e che approfitta della "gita" per rubare da un altro camion carico di canna da zucchero. Una bella storia che ci arriva da Manuel Perrinus.**

**Il nostro amico Igor parla delle file di auto che si formano dietro il suo camion quando fa il suo lavoro.**

## IGOR

Lo dici a me che faccio trasporti eccezionali? Non vi dico quando si forma la coda e non possiamo fermarci perché la strada non lo permette…

## CRISTINA

Ti posso capire! Stesse cose che sento da mio marito… È scoppiata una ruota gemellata in Transpolesana e per poco ci rimette la pelle, il blocco del volante è entrato in cabina. È riuscito a tenere il camion in carreggiata... Da panico! E poi certa gente vuole parlare???? Ma per piacere!!!

## VALERIA

Cristina, io ero sposata con un camionista, ci siamo lasciati e per questo mi sono messa anch'io a guidare. Per cui so come ti senti tu che aspetti a casa e so come si può sentire lui, che viaggia solo per tornare da te.

Ecco, il dialogo si è interrotto qui, perché Cristina, Valeria e Igor hanno detto tutto in poche parole, senza pianti e senza lamentele: un riassunto in poche parole della vita di una famiglia di camionisti. Noi e tutti i nostri lettori e amici della pagina Facebook lo sappiamo quanto costa la vita di un autista in termini di sentimenti e di rapporti umani. E ci piacerebbe che se lo ricordassero anche gli automobilisti che quando incontrano qualche camion sulla strada, gli scaricano contro il loro malumore.

## UN SALUTO A VALDET

*Ci scrive un autista albanese, Luli S., che tramite noi vuole salutare un connazionale che è stato anche in tv. Valdet, infatti, arrivò vent'anni fa nel nostro Paese con il sogno di fare il camionista come suo padre. Non ci riuscì e lavorò a lungo nella cucina di un ristorante dove fece anche carriera e divenne perfino chef. Poi, con la crisi, perse il lavoro, ma ottenne la possibilità di prendere le patenti e di realizzare quel vecchio sogno che si era portato dentro per vent'anni. Oggi finalmente è al volante di uno Scania degli Autotrasporti Frisinghelli di Trento. E Luli, nostro lettore, gli manda un saluto.*

## VALDET CUOCO E CAMIONISTA

## 21 E 22 OTTOBRE
## A.I.T.E. APPUNTAMENTO AL LIDO DI CAMAIORE

*Nel 15° anniversario della sua costituzione, l'A.I.T.E. organizza la sua terza manifestazione del 2023 con un grande evento in Toscana. Appuntamento in Versilia, breve esposizione al Lido di Camaiore e poi una bellissima sfilata che dal mare salirà fino al Passo del Vestito transitando per Lucca ed effettuando il giro completo intorno alle mura della città per poi proseguire verso la Garfagnana. Ci sarà anche una discesa fino a Massa che, fra tornanti e strettoie, metterà alla prova l'abilità degli autisti e anche il loro coraggio. Tanti anni fa, quelli che guidavano portando grandi blocchi di marmo viaggiavano con lo sportello di guida smontato, per fare più in fretta a buttarsi giù in caso di incidente. Erano tempi difficili in cui la tecnologia si chiamava "Fortuna". E oggi gli appassionati potranno riassaporare il gusto di quegli anni formidabili.*

## BASTARDO 6 – 7 – 8 OTTOBRE
## CAMION SOTTO LE STELLE 2023

*Ormai è diventato un classico. Avrà forse saltato qualche appuntamento, ma quello di Bastardo (frazione di Giano dell'Umbria, Perugia) è un raduno sempre in crescita, che quest'anno potrà contare su un centinaio di camion e, se ricordiamo i numeri della passata edizione, anche su almeno 5000 visitatori. Come sempre, Christian Tessaro è al timone della manifestazione, che promette molto divertimento e grandi mezzi. A cominciare dallo Scania Frost 770 S, l'ultima Limited Edition di Svempa, che arriverà puntuale il 6 ottobre sulla piazza del Mercato. Ma c'è da sottolineare anche la generosità di Christian, che accoglie i colleghi con il sorriso, che offre loro aperitivi e carne alla brace, perché – come dice lui – «quando ci troviamo intorno al fuoco a mangiare, siamo tutti amici». Per questo, Camion sotto le stelle, anche quest'anno promette un'atmosfera familiare e accogliente dove ci si trova, ci si incontra e si passa qualche ora senza pensieri.*

## TRE MAGLIETTE DAGLI USA

**Sulla maglietta ciascuno può scrivere quello che vuole, ma i driver americani hanno veramente molta fantasia. Leggete qui sotto le loro idee.**

*Se non ne hai mai guidato uno, siediti, sta zitto e lascia guidare papà!*

*Sei giorni di viaggio e non riuscirò a tornare a casa nemmeno stasera. E domani sarà anche peggio!*

*Autista di camion perché Caz**to non è un titolo ufficiale sul lavoro*

FUTURO

# IDROGENO: I GIGANTI ACCELERANO

*Novità sul fronte idrogeno: la joint venture Daimler, Volvo Trucks e IVECO passa all'attacco con un progetto che prende atto di una verità che nessuno può negare: la transizione ecologica funziona solo se ce la possiamo permettere*

INSIEME AL LAVORO

Daimler, Volvo Truks e IVECO spingono insieme verso l'idrogeno mentre aumentano i finanziamenti europei anche per le infrastrutture.

Si continua a spingere sull'idrogeno: dopo Cellcentric, l'azienda frutto della collaborazione Daimler e Volvo Trucks, nata nel 2020, IVECO si aggiunge al gruppo e nasce così la H2Accelerate, una joint venture tra giganti con lo scopo di aiutare il mondo a fare un passo importante verso un trasporto sostenibile e neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. A spingere il tutto un finanziamento da 30 milioni di euro fornito da Clean Hydrogen Partnership. I 150 nuovi camion previsti da questo progetto, battezzato "TRUCKS", arriveranno fino a 44 tonnellate e saranno dei 4x2 o 6x2 alimentati con idrogeno compresso o liquido, per un'autonomia di oltre 600 km e una velocità di rifornimento di 15 minuti scarsi.

## A PROPOSITO DI RIFORNIMENTO

In parallelo, i fornitori delle infrastrutture Shell, Linde e TotalEnergies, anche loro coinvolti in H2Accelerate, installeranno una serie di stazioni di rifornimento di idrogeno rinnovabile ad alta capacità. In questo sarà d'aiuto il finanziamento del Connecting Europe Facility (CEF), un fondo dell'Unione Europea istituito nel 2014 per investimenti infrastrutturali. Insomma, ci sono tanti attori al lavoro sul fronte idrogeno, e ci sono i soldi, il che promette bene per una mobilità che ci allontani dallo stress della caccia alle colonnine di ricarica elettriche.

## UNA META RAGGIUNGIBILE

Nel Libro Bianco (il documento contenente le proposte per l'azione dell'UE), viene chiarito che la H2Accelerate supporta gli obiettivi delle politiche che riguardano i trasporti a idrogeno, a patto che vengano attuate in maniera graduale, per fare sì che la produzione di idrogeno, delle infrastrutture di rifornimento e dei camion sia fatta con le stesse tempistiche, e che soprattutto non finisca per essere troppo costosa per chi questi veicoli li deve acquistare e utilizzare. In altre parole: un po' alla volta sembra che stiano capendo che sì, va bene la "transizione ecologica", ma ce la dobbiamo anche permettere.

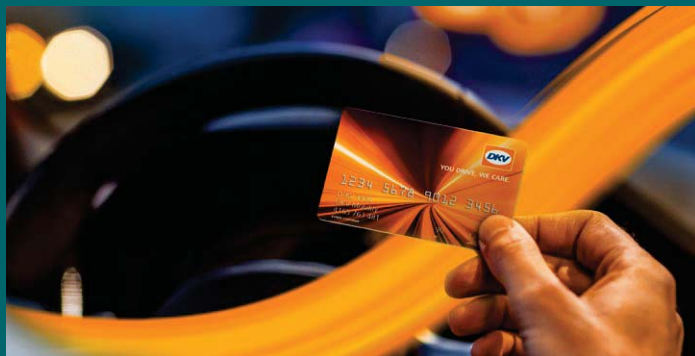
## LA LEGGE

# LA VECCHIA GUARDIA NON SI ARRENDE

In Romagna, la Polizia Statale ha fermato un autista di 86 anni alla guida di un autoarticolato. Come sappiamo, in Italia, oltre i 65 anni non è consentito guidare autotreni e autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 tonnellate. È vero che questo limite può essere elevato fino a 68 anni, facendo una visita medica specifica ogni anno, ma qui li abbiamo superati di un bel po'… E non è tutto. La Polstrada ha anche scoperto che l'anziano collega ha utilizzato una soluzione "quantica", la vecchia calamita, per impedire al cronotachigrafo di registrare i tempi di guida. La punizione non è stata lieve: duemila euro di multa e ritiro della patente, oltre che fermo amministrativo del mezzo.

## SERVIZI

# DKV MOBILITY VOLA ALTO

Un grande traguardo per DKV Mobility: quest'anno la sua rete di stazioni di rifornimento in Italia raggiunge la cifra di ben 11.000 partner totali. Di conseguenza, la DKV Card diventa la migliore carta carburante multibrand sul mercato, con la più ampia copertura di stazioni di rifornimento in Italia. Tutto merito della strategia di crescita nei rapporti con i brand petroliferi nazionali e nelle nuove collaborazioni con quelli a diffusione locale. In totale, la piattaforma DKV Mobility, leader continentale per i pagamenti e le soluzioni on the road, gode di un ben nutrito network di circa 66.000 stazioni sparse in oltre 50 Paesi, e non ha la minima intenzione di fermarsi. Lo scopo è ampliare ulteriormente la sua rete e spingere su carburanti a più basso impatto ambientale (biocarburanti e gas naturale liquefatto). Per esempio, nella rete Partner DKV è già assicurata la presenza del biodiesel HVO, utilizzabile nei motori diesel di ultima generazione.

**La carta carburante multibrand DKV è accettata in ben 11.000 stazioni di rifornimento in Italia.**

PNEUMATICI

# COMMERCIALI LEGGERI LA NUOVA GAMMA GOODYEAR

I numeri parlano chiaro: il mercato degli pneumatici premium per veicoli commerciali crescerà entro il 2028 di almeno il 4,2%, e questo significa che anche l'efficienza dei prodotti e delle soluzioni di prima classe è destinata a crescere molto velocemente. In risposta a questo trend, Goodyear si presenta con una gamma ampliata di pneumatici Cargo e prevede di offrire ai clienti una copertura quasi totale di prodotti per i veicoli commerciali leggeri, mettendo a disposizione circa 24 nuove misure di pneumatici tra Goodyear EfficientGrip Cargo 2, Goodyear Vector 4Seasons Cargo e Goodyear UltraGrip Cargo, con una offerta complessiva tra le più complete sul mercato.

## SOLUZIONI PREMIUM

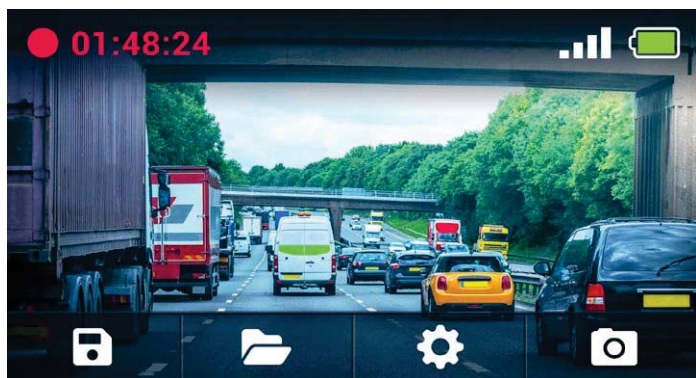
Al giorno d'oggi, le flotte utilizzano i prodotti premium per la loro affidabilità e soprattutto per la durata, poiché in questo modo possono risparmiare notevolmente sui costi. Guardando da vicino la nuova gamma Goodyear, l'azienda offre una soluzione per tutte le stagioni con i suoi pneumatici Vector 4Seasons Cargo e permette in questo modo alle flotte, sia nel nord che nel sud dell'Europa di avere la certezza di uno pneumatico adatto, tutto l'anno, a tutte le condizioni ambientali e di terreno. La loro qualità è certificata dal fatto che alcuni dei più grandi produttori di veicoli commerciali sceglie proprio Goodyear come fornitore principale per gli pneumatici. Per fare solo alcuni esempi: Volkswagen li utilizza per i modelli ID.Buzz2 e ID.Buzz Cargo, mentre sui modelli Sprinter4 ed EQV5, Mercedes-Benz ha scelto proprio gli ultimi Goodyear come primo equipaggiamento.

Il Goodyear Vector 4Seasons Cargo permette una guida sicura tutto l'anno, in qualsiasi condizione atmosferica; ottime le prestazioni sul bagnato.

NOVITÀ

# eACTROS 600: TEST AD ALTA QUOTA

In attesa dell'anteprima mondiale, prevista proprio questo mese, Mercedes-Benz Trucks ha pensato bene di testare il suo nuovissimo eActros 600 elettrico a batteria nel sito di prova dell'ex area di addestramento militare di Münsingen, in Germania, una zona immersa nella natura, unica nel suo genere, che copre più di 60 chilometri quadrati, e sulle strade pubbliche lì presenti. Parliamo della regione delle Alpi Sveve, un territorio montuoso particolarmente adatto per testare ogni tipo di veicolo, anche in condizioni ambientali difficili, così da mettere alla prova sia la motrice che il telaio dell'intera sovrastruttura cassonata. Anche i test di rumorosità sono stati eseguiti in questo stesso circuito di prova, perfetto perché estremamente silenzioso. E adesso non ci resta che aspettare la presentazione ufficiale. Non vediamo l'ora di saperne di più!

L'eActros 600 elettrico è stato annunciato con un'autonomia di 500 km senza ricarica intermedia. La produzione in serie è prevista per il 2024.

# CRESCE IL MERCATO DELLE DASH CAM

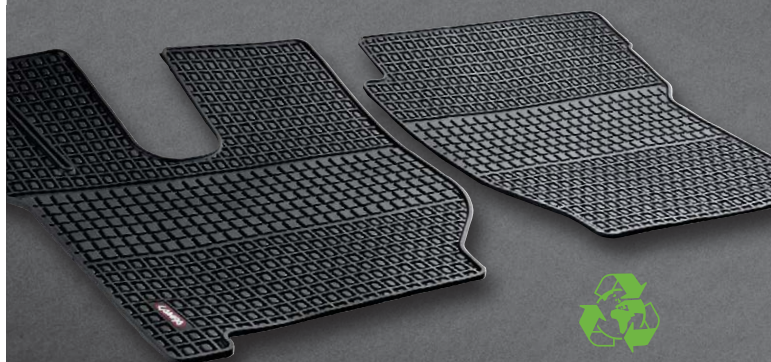
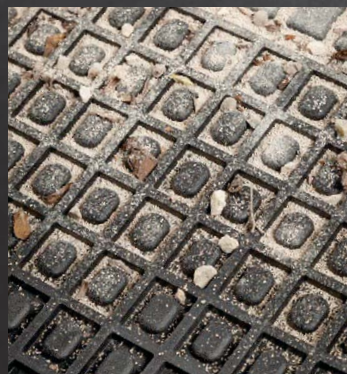
Il mercato delle dash cam ha ristagnato negli ultimi anni, ma ora si prevede un periodo di forte crescita poiché gli autisti e i gestori delle flotte iniziano a vederle come elementi essenziali e meno invadenti, grazie anche al design più compatto, senza schermi che influiscono sulla visuale della strada.

## PIÙ SICUREZZA

Il progresso tecnologico deve migliorare la vita delle persone, un obiettivo che si può raggiungere non solo inventando nuovi strumenti, ma anche rendendo più semplici, immediate e sicure alcune attività già presenti nel quotidiano degli autisti, le dash cam rientrano in questa categoria, visto che il loro scopo è monitorare sia gli interni che gli esterni del veicolo e fornire una testimonianza oggettiva in caso di incidenti.

## SEGNALI FORTI DALL'UK

Mentre Garmin, da noi famosa soprattutto per i navigatori satellitari, anche specifici per i camion, si conferma ai primi posti nelle vendite mondiali di videocamere ad alta risoluzione, Halfords, il più grande rivenditore di dash cam nel Regno Unito, dopo l'enorme successo delle vendite online delle videocamere prodotte dalla Road Angel, ha disposto la vendita di questi dispositivi anche in negozio, una spinta ulteriore per un mercato che negli ultimi tre anni ha visto utilizzare, solo sul territorio della Gran Bretagna, circa 55.000 clip di dash cam come prova contro truffe e, cosa meno ovvia, contro vandalismi o danni in assenza del guidatore.

**Design compatto, ad alta risoluzione, registrazioni perfette anche in notturna e funzioni di sicurezza avanzate: sono questi i punti di forza delle nuove dash cam.**

NORMATIVE

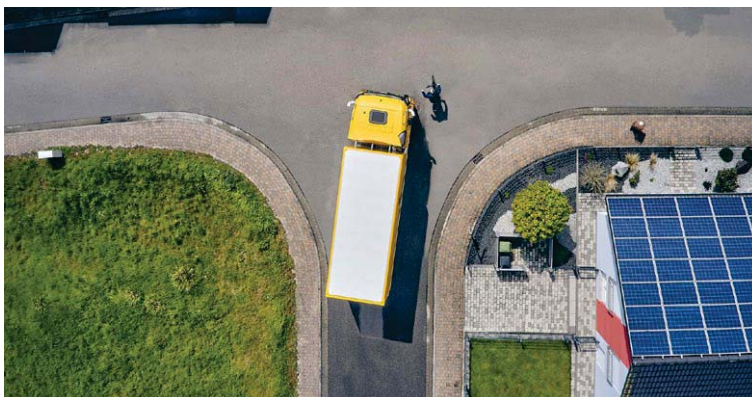
# SENSORE ANGOLO CIECO DA OTTOBRE A MILANO È OBBLIGATORIO

A Milano, a partire dal 1° ottobre, è vietato l'accesso alla ZTL Area B ai veicoli da oltre 12 tonnellate non dotati di dispositivo per il monitoraggio dell'angolo cieco e con i relativi adesivi di avviso. Se ne parlava da luglio, e chi ancora non è attrezzato o ha intenzione di rinnovare il proprio parco macchine dovrà tenerne conto, anche perché sicuramente seguiranno altre città. Inoltre, fra un anno, il divieto sarà esteso ai veicoli con MTT tra 3,5 e 12 tonnellate.

## DOVE METTERLI?

I dispositivi devono essere montati sul lato destro e dotati di sistemi di allarme (acustico, luminoso o tattile). Non devono mancare gli avvisi esterni, tre per ogni tipo di veicolo, obbligatoriamente in vista e facilmente leggibili da tutti, che devono essere larghi almeno 17 cm e alti 25. Due vanno posizionati sui fianchi a circa un metro dal muso (o dal perno anteriore nel caso dei rimorchi), e il terzo sul lato posteriore destro a circa 90-150 cm da terra.

## LA REGISTRAZIONE

Chi ha già i dispositivi montati, deve registrarsi sulla piattaforma di Area B (la zona a traffico limitato di Milano) e allegare la copia del libretto di circolazione, la dichiarazione dell'installatore con marca e modello di ogni dispositivo installato, più il numero di targa e di telaio del veicolo. Chi ancora non li ha, può richiedere una deroga, ma attenzione, la deroga non è applicabile sugli adesivi: ci si registra sulla piattaforma e si allega, oltre al libretto, il contratto di acquisto dei dispositivi, indicando numero di kit, marca e modello, che devono obbligatoriamente essere installati entro il 31 dicembre del 2024.

**Il sensore di monitoraggio dell'angolo cieco permette all'autista di evitare incidenti con ciclisti o pedoni. In molti centri urbani europei è già obbligatorio**

GREEN DRIVE

# VEICOLI A IDROGENO PASSI AVANTI ANCHE IN ITALIA

## NUOVE INFRASTRUTTURE

**Le nuove stazioni di rifornimento prevedono diversi tipi di ricarica: a 700 bar per gli autoveicoli, a 350 bar per camion e furgoni e a 350 bar ad alto flusso solo per i camion.**

Parliamo ancora di idrogeno. Le grandi manovre a livello europeo iniziano ad avere un'eco anche in Italia, che cerca di tenersi al passo con i tempi. Nell'area del milanese, Simplifhy collabora con Cpl Concordia (Cooperativa di Produzione Lavoro) per la realizzazione di cinque stazioni a idrogeno sulle autostrade di Milano attraverso il progetto SerraHydrogenValle, che mira a sviluppare la prima rete autostradale italiana per il rifornimento blu. Poco più in là, a Mantova, la Renovo Bioeconomy e gli inglesi di Hive Energy, hanno dato vita alla joint venture RenHive per realizzare una Green Hydrogen Valley (o Valle dell'Idrogeno), un "ecosistema territoriale" in cui si produce e si consuma idrogeno; il tutto sarà alimentato da impianti fotovoltaici sviluppati e installati da RenHive. Lo scopo è produrre ogni anno 1500 tonnellate di idrogeno verde, evitando così la produzione di circa 14.000 tonnellate di $CO_2$.

## FLOTTE

# L'EVOLUZIONE DEL PACCHETTO CONTICONNECT

È vero che gli pneumatici rappresentano solo il 5% dei costi di investimento sul singolo veicolo, ma in termini di operatività possono diventare molto più costosi. Se lo pneumatico perde aria, aumenta la resistenza al rotolamento e quindi il consumo, e in caso di foratura il rimorchio è inutilizzabile fino alla riparazione. All'aumento dei costi si aggiungono i problemi nelle consegne, sempre spiacevoli. Attraverso la soluzione digitale ContiConnect Live, Continental propone un sistema di monitoraggio remoto degli pneumatici in tempo reale, che funziona sia con rimorchi autoportanti che accoppiati.

## COME FUNZIONA

I sensori, posizionati all'interno dello pneumatico, inviano dati all'unità telematica installata sul rimorchio, che passa queste informazioni nella piattaforma di gestione associata, dove sono visibili tramite il portale e l'app ContiConnect. Il sistema può quindi monitorare in tempo reale lo stato di gonfiaggio e la temperatura degli pneumatici del rimorchio, anche quando non è collegato alla motrice: l'unità ha infatti una batteria ricaricabile che permette letture giornaliere fino a 28 giorni di seguito. Grazie a questo sistema, aumentano sia la sorveglianza che l'efficienza del mezzo, e diminuiscono i costi di manodopera e manutenzione.

## PER I GESTORI DELLE FLOTTE

Per permettere ai gestori delle flotte di visualizzare la posizione esatta delle loro risorse, ContiConnect Live offre anche una funzione track & trace basata sui dati GPS. Così gli operatori possono avere informazioni sulla pressione, la temperatura e il chilometraggio di ogni singolo pneumatico collegato. Se si presentano casi di bassa pressione o perdita lenta, per esempio, il portale mette in allarme un numero di destinatari predefinito (che è illimitato), e così la situazione può essere immediatamente corretta e risolta.

**Con l'aiuto di ContiConnect Live è possibile prevenire i guasti, ridurre i costi di manutenzione e prolungare il tempo di lavoro del veicolo su strada.**

FRONTIERA CHIUSA (O QUASI)

## L'autotrasporto vuole un risarcimento

# BRENNERO: TROPPI DIVIETI TANTI DANNI

**Il governo italiano deve affrontare l'ostinata chiusura austriaca, che di fatto sta limitando la libertà di circolazione in Europa e danneggia la nostra economia.**

*L'amministrazione austriaca sostiene il Tirolo, che ostacola in tutti i modi il passaggio dei nostri mezzi (ma anche di quelli tedeschi). Per motivi di ecosostenibilità, dicono a Innsbruck, ma ormai si sa che è solo una scusa...*

Di Luigi Mariani

La minaccia è chiara e motivata: «Se la Commissione europea non interverrà – ha dichiarato Paolo Uggè, Presidente della Fai Conftrasporto – come richiesto dal ministro Salvini e dal suo omologo tedesco, per far rispettare uno dei principi europei, cioè la libertà di circolazione, avvieremo iniziative adeguate a tutelare gli interessi economici del nostro Paese». Sono parole forti che si riferiscono al nuovo dosaggio stabilito dall'Austria per il passaggio dei veicoli pesanti al Brennero, una scelta fortemente penalizzante per l'autotrasporto italiano, ma anche per quello tedesco.

PAOLO UGGÈ (PRESIDENTE DI CONFTRASPORTO)

Perché tanta collera? Che cosa è successo? E, soprattutto, perché gli austriaci sono così decisi a ostacolare il nostro commercio su gomma?

## BLOCCARE IL BRENNERO

Che siano risoluti a rallentarci si vede subito: alla metà dell'agosto scorso, infatti, il governatore del Tirolo austriaco, Anton Mattle, ha confermato il contingentamento del 2023 anche per il 2024. In poche parole, nei primi sei mesi dell'anno prossimo ci saranno 24 giorni in cui il passaggio non sarà libero: avranno diritto di transito solo un certo numero di mezzi e, superati quelli, gli altri si dovranno fermare al confine di Kufstein e aspettare il via libera. Come si reagisce alla conferma di un numero chiuso che suona come un sonoro schiaf-

## CHE DICONO LE CENTRALINE?

Secondo l'Austria, il passaggio dei camion ha effetti inquinanti, ma le centraline dimostrano che le emissioni su strada sono al di sotto dei limiti stabiliti dall'UE.

fone ai nostri autotrasportatori? Uggè lascia intravedere iniziative durissime: «Se non sarà ripristinata la libera circolazione delle merci – ha detto – siamo pronti a bloccare il valico del Brennero con i nostri mezzi».

## È UN COSTO INSOSTENIBILE

Su questo tema è intervenuto anche il direttore di Uniontrasporti, Antonello Fontanili, che, parlando a Radio 24, ha spiegato che «il Tirolo rimane fermo sulle proprie posizioni, motivate da ragioni di salvaguardia dell'ambiente», ma in realtà la serie di divieti è molto estesa e aggressiva. Il Tirolo, infatti, ha imposto il divieto di circolazione di notte, il doppio pedaggio notturno, il divieto di circolazione settoriale che su un tratto dell'autostrada Inntal A12 impedisce il trasporto di numerose merci: dal legname all'acciaio, dalle piastrelle fino alla carta, al cemento, agli oli minerali, ai cereali e chi più ne ha più ne metta. Ora c'è anche la conferma di questo dosaggio che alla nostra economia potrebbe portare danni per 360 milioni di euro.

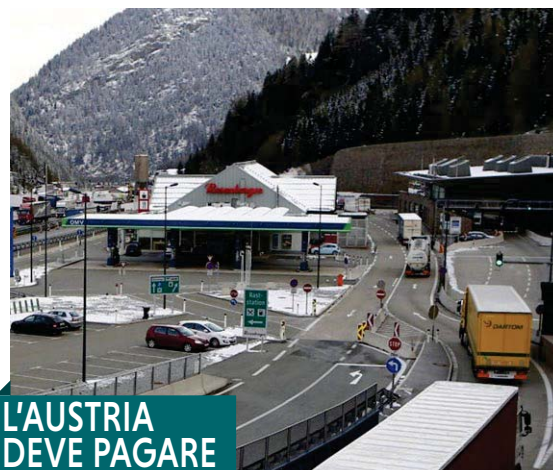
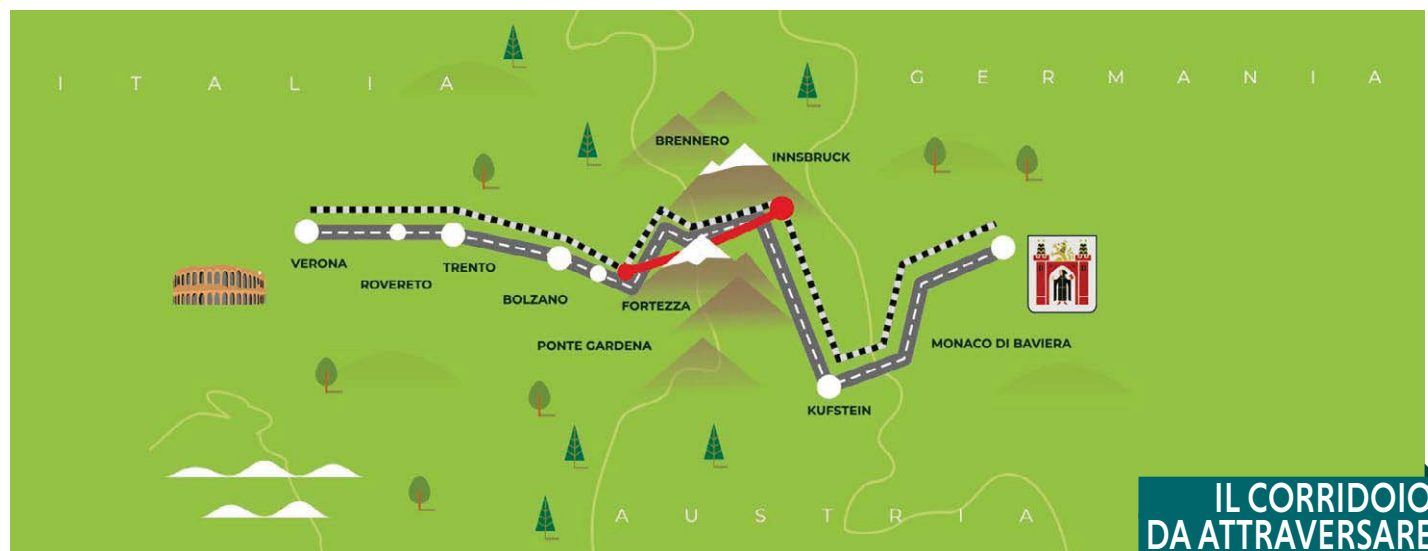
## LA PALLA PASSA ALL'EUROPA

Fontanili aggiunge: «L'Italia ha sempre cercato il confronto, ma l'Austria si sottrae al dialogo». A questo punto la palla passa alla Commissione europea, che dovrà prendere in esame anche il tema dell'ecosostenibilità, che ormai sembra una scusa e basta.
Da tempo, infatti, le centraline del corridoio autostradale del Tirolo comunicano dati al di sotto dei limiti comunitari. «L'Austria – conclude Fontanili – dovrebbe pagare in sede europea tutti i danni che ha causato all'Italia e alla Germania». Riusciremo a farci rispettare a Bruxelles? Forse questa volta sì, perché Berlino – una volta tanto – sta dalla nostra parte.

## L'AUSTRIA DEVE PAGARE

Le autorità italiane e tedesche chiedono una procedura d'infrazione contro Vienna, perché i loro divieti di circolazione sono immotivati e soprattutto costosi.

## IL CORRIDOIO DA ATTRAVERSARE

**NON SOLO IN CITTÀ**

Efficienza, sicurezza e comfort di guida, il nuovo DAF XB ha un design aerodinamico ed è pensato in particolare per la distribuzione urbana e regionale.

## New Generation DAF

# DAF XB: IL GASOLIO DEL FUTURO

*Robusti e versatili, i nuovi XB completano la New Generation DAF e sono pensati per migliorare la vita dei professionisti del mondo della distribuzione urbana e del medio raggio*

a cura della Redazione

La gamma XB è disponibile nelle versioni Day Cab, Extended Day Cab e Sleeper Cab, con massa totale a terra da 7,5 a 19 ton. e potenze da 170 a 300 CV.

Siamo arrivati all'ultimo trimestre dell'anno e, come promesso, DAF mette in produzione i nuovi modelli della New Generation, inaugurata due anni fa con i pesanti DAF XG, XG Plus e XF. La nuova gamma XB è composta da camion con massa totale a terra da 7,5 a 19 tonnellate e motore a gasolio con potenze da 170 a 300 CV. Ma come sono questi nuovi XB? Vediamoli meglio…

### PIÙ SICUREZZA ALLA GUIDA

La Casa olandese ha già dimostrato di essere un punto di riferimento in termini di sicurezza, emissioni, efficienza e comfort di guida, non per nulla si è aggiudicata l'International Truck of the Year per due anni di seguito, e gli XB non tradiscono le aspettative. A proposito di sicurezza, tra gli ADAS, solo per citarne alcuni, gli XB possono contare su: l'AEBS, un impianto frenante d'emergenza dotato di radar e videocamera; l'assistente alla svolta che avvisa della presenza di ciclisti, pedoni o altri veicoli; lo Speed Limit Recognition che riconosce i limiti di velocità; l'assistente al cambio corsia, che riconosce la segnaletica orizzontale; il Drive-off Assist con assistenza alla partenza; il moni-

AMPIA CABINA

toraggio dello stato di attenzione e della stanchezza del conducente e l'Event Data Recorder, che funge da "scatola nera" registrando dati e immagini quando si attiva l'ABS (utilissimo in caso di contenziosi assicurativi).

**La cabina offre una perfetta visione della strada, anche nelle aree urbane più trafficate, la posizione di guida è estremamente comoda, con una gamma di regolazioni molto ampia.**

## QUALITÀ E COMFORT IN CABINA

La cabina offre una straordinaria visione diretta, grazie all'ampio parabrezza, inoltre gli interni hanno lo stesso rivestimento in tessuto morbido dei "fratelli di gamma" XD, XF, XG e XG+, con cui i nuovi XB condividono anche allestimenti e finiture. Parliamo quindi di un alto livello di comfort per tutte e tre le versioni (Day Cab, Extended Day Cab e Sleeper Cab). Aumenta anche la manovrabilità e l'accessibilità, per non parlare del nuovo display digitale personalizzabile da 12 pollici che rende molto più semplice l'utilizzo delle tecnologie più avanzate. Tra gli optional, segnaliamo un finestrino basso lato marciapiede, utilissimo per la sicurezza soprattutto in ambiente urbano.

## PIÙ LEGGERO, PIÙ CARICO

I DAF XB (anche nella versione elettrica) offrono un'ampia gamma di passi, da 4,2 a 6,9 metri, e il telaio – con nuovo design a griglia per allestimenti più facili – può sostenere sovrastrutture di oltre 9 metri. L'intera struttura è stata ottimizzata e resa più leggera, questo consente una maggiore capacità di carico e consumi ridotti, grazie anche alle prestazioni dei nuovi PACCAR PX-5 e PX-7, di cui parliamo in questa stessa pagina.

DA 170 A 300 CV

## PER I GLI AMANTI DELL'ODORE DEL GASOLIO

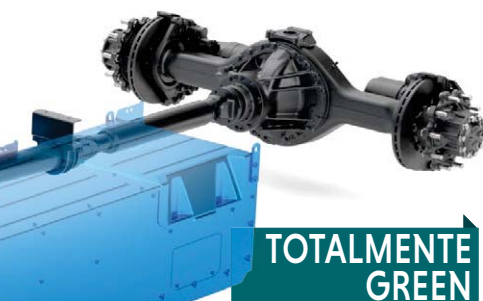
**I nuovi DAF XB a gasolio sono disponibili in due versioni: con motori PACCAR PX-5 a 4 cilindri da 4,5 litri e PACCAR PX-7 a 6 cilindri da 6,7 litri, con potenze da 124 kW a 227 kW (da 170 a 310 CV). Entrambi sono predisposti per essere alimentati con biodiesel vegetale HVO, cosa che permette un calo drastico delle emissioni di $CO_2$, ridotte al 90%. Entrambe le motorizzazioni sono proposte con trasmissione automatica PowerLine a 8 marce e cambio Powershift che rende la guida fluida e senza sbalzi, con una rapida risposta dell'acceleratore e una elevata guidabilità. La trasmissione permette una perfetta manovrabilità anche alle basse velocità, grazie alla funzione urge-to-move che scatta al rilascio del pedale del freno; in alternativa sono disponibili anche cambi manuali a 6 e 9 marce, o trasmissioni automatiche Allison.**

PACCAR PX-5 PACCAR PX-7

I nuovi PACCAR, in linea con le più moderne tendenze, sviluppano la coppia massima a bassi regimi e permettono così la riduzione del numero di giri, garantendo un consumo di carburante limitato.

# DAF XB: LA VARIANTE ELETTRICA

SEMPLICE DA GESTIRE

Tra le novità: la progettazione del telaio, con un riposizionamento delle batterie e dei serbatoi dell'aria, pensato per facilitare gli eventuali interventi di manutenzione, ma anche gli allestimenti.

TOTALMENTE GREEN

DAF utilizza gruppi batterie ad alta densità senza cobalto e magnesio (LFP, litio-ferro-fosfato) per un impatto ambientale minimo e massima durata.

DAF è stato il primo produttore europeo a offrire sul mercato una gamma di veicoli elettrici e naturalmente non ha nessuna intenzione di fermarsi. Così, se pure il diesel ha ancora da dire la sua, la nuova serie XB comprende anche la versione full electric, che permette di lavorare in città con veicoli a bassissima rumorosità e soprattutto a emissioni zero.

## IL NUOVO XB ELECTRIC

Disponibile nelle versioni da 16 e 19 tonnellate, oppure da 12 tonnellate con ruote da 17,5″ e un solo gradino di accesso, il modello XB Electric ha un motore che fornisce 120 o 190 kW di potenza, a seconda delle specifiche, e una coppia rispettivamente di 950 e 1850 Nm (con 2600 e 3500 Nm di picco). Le batterie sono LFP (litio-ferro-fosfato) per una capacità energetica lorda compresa tra 141 e 282 kWh. Queste batterie garantiscono il minor impatto ambientale possibile e la massima durata, e consentono al camion un'autonomia di oltre 350 km, silenziosi e "puliti", rendendolo quindi adatto anche per un medio raggio ben pianificato.

## IL SISTEMA DI RICARICA COMBINATO

Per rendere più facile la gestione della ricarica, soprattutto per chi torna al punto di partenza una volta finita la giornata lavorativa, DAF ha applicato un sistema speciale che permette di caricare il veicolo attraverso la normale rete elettrica. La ricarica rapida delle batterie (650 V CC, 150 kW) dal 20% all'80% richiede da 40 a 70 minuti, a seconda delle specifiche. L'offerta completa include, oltre a un'ampia gamma di soluzioni di ricarica, consigli sulla pianificazione di percorsi e ricariche e una formazione dedicata per i conducenti per ottenere il meglio dai loro veicoli. ◗

**! IL PUNTO FORTE**
350 km di autonomia.

MAESTOSO E SILENZIOSO

Il DAF XB Electric risolve nello stesso momento sia il problema della rumorosità che quelli del prezzo del gasolio e delle emissioni di $CO_2$.

TRANSPO
LOGI
TEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA
MAGGIO 8 - 11, 2024 | fieramilano
In contemporanea con
NME
NEXT
MOBILITY
EXHIBITION
08·10
MAGGIO
2024
transpotec.com
FIERA MILANO

**INVINCIBILE**

In questa bella immagine di un FH che affronta onde e tempeste, si racchiude la storia di un modello che ha cambiato la storia.

## Classe e tecnologia

# VOLVO FH
# TRENT'ANNI E NON SENTIRLI

*Arrivò nel 1993 e fu una sorpresa per tutti: portava innovazioni e punti di vista mai considerati. Tanto che alla fine cambiò del tutto il mondo dei trasporti*

a cura della Redazione

Grande festa in casa Volvo Trucks: l'FH compie 30 anni. Il modello che vanta un record di vendite, con quasi 1,4 milioni di veicoli venduti in 80 Paesi in tutto il mondo, uscì nel 1993 e si fece subito notare per le sue innovazioni. L'FH, infatti, offriva fin da subito un'ottima guidabilità, consumi ridotti e un comfort che, nel corso del tempo, è diventato proverbiale. Anche – e non dobbiamo dimenticarlo – per altri fattori importanti, come il design arrotondato e aerodinamico, che negli anni 90 era una novità assoluta, e la sicurezza, che invece non era una novità, perché sull'argomento Volvo ha sempre prestato la massima attenzione, e che, rispetto al passato, consentiva di viaggiare più tranquilli.

## L'AUTISTA AL CENTRO

Il primo a celebrare l'evento è stato Roger Alm, Presidente di Volvo Trucks, che ha ha detto: «Volvo FH è la rappresentazione perfetta di una mentalità orientata al cliente e di un modello che va oltre i confini da 30 anni. In tutte le aree cruciali come il comfort dell'autista, l'efficienza del carburante, la sicurezza e la produttività, non abbiamo mai smesso di migliorare questo camion». Effettivamente è un mezzo che, nel corso delle sue 4 generazioni, è stato continuamente aggiornato, ma che dal punto di vista estetico è rimasto sempre attuale.

## GRANDI INNOVAZIONI

Attenzione, però, l'FH ebbe successo fin da subito perché era sbarcato su questo

**ROGER ALM (PRESIDENTE VOLVO TRUKS)**

Pianeta portando con sé una serie notevole di innovazioni. Se ne ricorda bene Claes Nilsson, ex presidente di Volvo Trucks, che in passato ha parlato del lancio dell'FH sul mercato: «Eravamo quasi

## LA LINEA DEL TEMPO

### LE INNOVAZIONI DEL VOLVO FH

Generation I (1993)
Generation II (2001)
Generation III (2008)
Generation IV (2012)
LNG (2017)

Truck of the Year (1994) · Truck of the Year (2000) · Truck of the Year (2014)

1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

- New Chassis
- New Driver friendly Cab
- Aerodynamics
- VEB (Volvo Engine Brake)
- D12A Engine
- D16 470 Power

Airbag

FUPS (Front Underrun Protection System)

Disc brake with EBS (Electronic Brake System)

- I-Shift
- ESP (Electronic Stability Program)

- New D16 Engine
- ACC (Adaptive Cruise Control)

D13

- Fuel Watch
- VEB+

DAS (Driver Alert Support)

Upgraded ESP

- Collision Warning with Emergency Brake
- IFS (Individual Front Suspension)
- I-Park Cool
- I-See

VDS (Volvo Dynamic Steering)

I-Shift Dual Clutch

Tandem Axle lift

I-Shift with Crawler Gears

- Volvo Dynamic Steering with Lane Keeping Assist
- Volvo Dynamic Steering with Stability Assist
- Volvo Dynamic Steering with Personal Settings
- Volvo Dynamic Steering with External Steering

In questo grafico, abbiamo inserito tutte le innovazioni dell'FH e (in arancione) i premi più importanti: i tre Truck of the Year.

## COM'ERA NEL '93

Quando uscì, l'FH si fece notare per le nuove tecnologie, per telaio, motore e cabina. Era la prima volta che in un nuovo modello c'erano tante novità tutte insieme.

alla fine di un periodo di recessione – ha raccontato una volta – ma decidemmo lo stesso che era arrivato il momento di fare il grande salto. Era il momento giusto, perché il mercato stava cominciando proprio allora a dare qualche segno di risveglio. La prima versione era basata su un nuovo telaio il cui design dinamico consentiva soluzioni flessibili adatte a molte applicazioni di trasporto. E poi c'erano il Volvo Engine Brake (il freno motore), l'aerodinamica per il risparmio di carburante e una catena cinematica d'avanguardia, con il classico motore D12A da 12 litri che saliva a 16 per l'FH16». Fatto sta che, come ormai sappiamo bene, fu un grande successo.

## LA CABINA

Però – a sentire i ricordi dei vecchi capi Volvo – fu la cabina a sorprendere il pubblico dei camionisti. Tutto partiva dal fatto che Volvo Trucks intendeva porre l'autista al centro dell'attenzione e, proprio per questo, erano stati chiamati 1500 conducenti che parteciparono a uno studio approfondito su come dovesse essere la cabina "giusta" e come dovesse essere progettata per innalzare gli standard di abitabilità in termini di guida, riposo e sonno.

## IL PROGETTO DI 1500 AUTISTI

Questa cabina nacque dalle idee di 1500 camionisti che furono interpellati da Volvo e che spiegarono quello che volevano nel loro ambiente di lavoro.

## GLI INGEGNERI NON SI FERMANO MAI

Dopo il primo modello del 1993, arrivarono quello del 2001, quello del 2008 e quest'ultimo del 2012, una quarta generazione con altre, sempre nuove, tecnologie.

STAFFAN RÖDJEDAL (PRODUCT MANAGER FH)

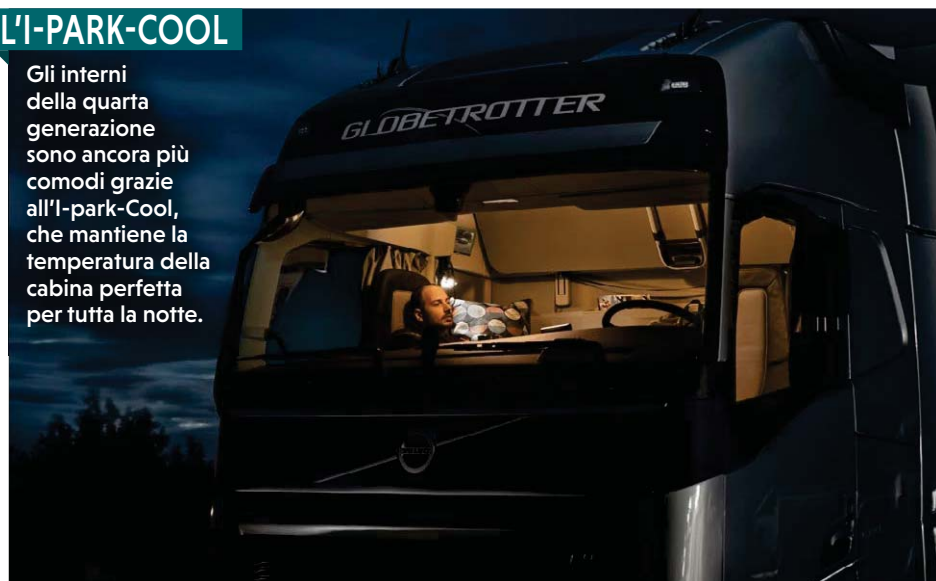
## GLI AGGIORNAMENTI

Nel corso del tempo, poi, sono intervenuti molti altri aggiornamenti, che partivano tutti dalla necessità di dare di più agli autisti. E in seguito, infatti, furono lanciate altre due generazioni, la seconda nel 2001, la terza nel 2008, che migliorarono ancora la cabina. Poi, nel 2012, arrivò la quarta generazione che aveva interni rivoluzionari (e sempre più accoglienti e confortevoli) e un impianto di climatizzazione integrato, I-Park-Cool, che ancora oggi è in grado di mantenere perfetta la temperatura per tutta la notte.

## IL DYNAMIC STEERING

Nel 2013 arrivò il Dynamic Steering, che consente di mantenere stabilità e controllo perfetti a tutte le velocità, senza nessuna fatica. E su questo punto, interviene Staffan Rödjedal, Senior Product Manager dell'FH, che ci racconta come nacque questa nuova tecnologia: «Spesso – dice – noi partiamo dal problema effettivo di un cliente. Per esempio, lo studio sul Dynamic Steering cominciò cercando il modo di ridurre la forza di sterzata nelle rotonde. Durante questa ricerca, trovammo tante nuove idee e alla fine venne fuori qualcosa di molto più avanzato rispetto a quello che ci aspettavamo: il VDS, come lo chiamiamo oggi». Però, se è vero che il comfort degli autisti per Volvo è prioritario, la sicurezza ha un'importanza ancora superiore.

## L'I-PARK-COOL

Gli interni della quarta generazione sono ancora più comodi grazie all'I-park-Cool, che mantiene la temperatura della cabina perfetta per tutta la notte.

**SENZA FATICA**

il Dynamic Steering consente di mantenere stabilità e controllo perfetti a tutte le velocità, senza nessuna fatica.

## LA SICUREZZA

Fin dalla prima serie dell'FH, la base delle attività di progettazione della cabina partiva proprio dall'obiettivo "Incidenti zero". Durante la fase di sviluppo, il veicolo venne sottoposto a migliaia di test che simulavano collisioni e a circa un centinaio di crash test reali, che servivano ad accrescere il livello di sicurezza passiva. Infatti, le barre che assorbono gli urti e le portiere sono costruite in acciaio a doppia fase e la pannellatura della cabina è realizzata con l'acciaio più forte che c'è. Ma non basta, perché in seguito, Volvo Trucks è stato il primo costruttore di veicoli pesanti a offrire l'airbag nel 1995 e, nel 1996, a introdurre la barra paraincastro frontale (Front Underrun Protection System, FUPS), dieci anni prima che diventasse obbligatoria per legge. In seguito, la tecnologia è andata avanti e sono arrivati una serie di sistemi di sicurezza attiva molto avanzati.

## L'I-SHIFT

Poi, c'è la tecnologia pensata per migliorare le prestazioni dell'FH, come il cambio I-Shift (che arrivò nel 2001), che consente cambi marcia veloci e fluidi, ma che può essere dotato anche di software che personalizzano le cambiate in base alle esigenze dell'autotrasportatore.
A questo, si è aggiunto anche l'I-Shift Dual Clutch, che aiuta l'autista che fa trasporti regionali e di lungo raggio su itinerari collinosi e con molte curve.
Ma a queste funzionalità così preziose, si unisce anche una virtù che oggi è sempre più importante, l'ecosostenibilità. Di questo parliamo nelle prossime pagine, andando a osservare le novità dell'ultima generazione dell'FH che – anche se il modello del 1993 è ancora attuale – rispetto a 30 anni fa, ha compiuto molti passi da gigante.

**LA SICUREZZA VIENE DAI CRASH TEST**

## IL NUOVO FH

Il Volvo FH ormai è un'icona in continua evoluzione e che, proprio per questo, ha mantenuto sempre standard altissimi. Naturalmente ci sono i vecchi classici, come i fari, che riprendono la V di Volvo e che ormai sono un tocco di classe che tutti riconoscono, e sono migliorate l'aerodinamica e la cabina che ha più spazio abitabile, maggior insonorizzazione e tanti sistemi che aiutano l'autista a lavorare in sicurezza.

## TECNOLOGIE D'AVANGUARDIA

Ci sono...

• Il riconoscimento dei segnali stradali;
• l'I-See, che tramite il GPS prevede le pendenze della strada e aiuta a risparmiare carburante;
• il Cruise Control in discesa, che riesce a mantenere bassa la velocità con i freni ausiliari;

**Nel nuovo FH ci sono sistemi di sicurezza molto progrediti: dal Cruise Control adattivo, alla frenata d'emergenza, il controllo della stabilità ecc.**

## SISTEMI DI SUPPORTO ALLA GUIDA

**Questa generazione dell'FH ha sistemi di sicurezza di particolare efficacia. Ne citiamo qualcuno, perché vale la pena ricordarli.**

**• Il Side Collision Avoidance Support, che utilizza un radar per rilevare pedoni o altri veicoli (biciclette, per esempio) ai lati del camion;**
**• la telecamera d'angolo, lato passeggero, che viene attivata automaticamente quando si mette la freccia e che proietta le immagini sul display laterale;**
**• la frenata d'emergenza, che scatta se il sistema rileva un certo rischio di collisione. In quel caso, prima lancia un allarme e poi frena con diverse intensità;**
**• il controllo elettronico della stabilità, che entra in funzione quando il sistema rileva situazioni critiche, riducendo la potenza del motore e applicando i freni singolarmente a ogni ruota;**
**• l'allerta conducente, che entra in funzione quando verifica che chi è al volante è stanco e distratto;**
**• il controllo di abbandono della corsia di marcia, che avvisa l'autista se per sbaglio sta lasciando la sua corsia di marcia.**

• il Cruise Control adattivo, dotato di tecnologia intelligente e capace di aumentare o diminuire la velocità a seconda delle condizioni della strada;
• i numerosi sistemi di supporto alla guida (ne parliamo qui a fianco);
• la catena cinematica sempre più efficiente;
• I-Shift Dual Clutch, che consente un'erogazione di potenza fluida e senza interruzioni.

## BUON COMPLEANNO

È ovvio che il cruscotto ha fatto grandi passi avanti, con un quadro strumenti digitale e un display laterale da 9 pollici che controlla le funzioni multimediali delle telecamere e del veicolo. Ma tutto il veicolo offre sicurezza e comfort anche nei tragitti più lunghi. Il suo cuore pulsante è nella catena cinematica, con i motori D13 step E, che vanno da 420 CV, passano per i 460, 500, e arrivano ai 540 CV, ma ci sono anche versioni con Turbo Compound, che fornisce una coppia ancora superiore. Purtroppo, qui non possiamo approfondire i temi di una gamma che diventa sempre più specifica e mirata, ma resta il compleanno di questo modello sempre rinnovato e sempre giovane, che è diventato un trentenne che non è invecchiato di un giorno.

## L'FH LNG

**Il Volvo FH alimentato a gas funziona a bio-GNL (biogas) o GNL (gas naturale), consentendo di ottenere un funzionamento neutro dal punto di vista climatico. Dopo un periodo difficile per l'aumento del prezzo del gas alla pompa, oggi il GNL è tornato conveniente e rende la scelta di trazione con il gas più virtuosa ed ecosostenibile.**

## L'FH ELETTRICO

**Ormai è disponibile anche l'FH elettrico, che ha un PTT di 44 ton, potenza fino a 490 kW e 300 km di autonomia. In più, l'FH viene offerto completo di pacchetti di assistenza per la ricarica, la pianificazione del percorso e dell'autonomia e il monitoraggio della batteria. E presto spiccherà il volo anche sulle nostre strade.**

## I CONTINUI AGGIORNAMENTI FATTI SULL'FH NEL CORSO DEL TEMPO NASCONO TUTTI DAL DESIDERIO DI OFFRIRE SEMPRE DI PIÙ AGLI AUTISTI

### LA STORIA IN UNA FOTO

Uno storico FH 16 degli anni 90 che corre insieme a un FH di quarta generazione: i due campioni viaggiano vicini, nonostante tanti anni di distanza.

58 IMPUTATI

## Processo per il ponte Morandi

# IL RISCHIO DELLA PRESCRIZIONE

*Dopo 5 anni di indagini e udienze, le vittime della tragedia e le loro famiglie potrebbero non avere giustizia. Al massimo qualche indennizzo. Ecco che cosa sta succedendo...*

di Luigi Mariani

**Il dibattimento di Genova dovrebbe chiudersi entro il 2024, ma ci sono altri due procedimenti per presunte false attestazioni sulla sicurezza dei tratti autostradali e per alcune irregolarità finanziarie.**

Il 14 agosto del 2018, il crollo del ponte Morandi causò 43 morti. Si disse che i vertici della Concessionaria (ASPI – Autostrade per l'Italia) avevano ignorato i gravi segnali che venivano dalle strutture del ponte. E oggi, ben tre processi devono accertare se, per risparmiare sulla manutenzione (e guadagnare di più) gli imputati mancarono al loro dovere. Però, c'è un rischio da brividi: che vada tutto in prescrizione prima della sentenza.

## ALLARME LEGALE

Il processo per quella tragedia è molto complesso, ci sono 58 indagati tra manager e alti dirigenti delle società che gestivano il ponte, 170 testimoni e un gran numero di avvocati che dispongono di tutti i mezzi necessari per tirare fuori dai guai i manager sotto accusa. Così, il Fatto Quotidiano (che fin dall'inizio si è schierato contro ASPI) lancia l'allarme: la prescrizione potrebbe arrivare addirittura nel 2026. Secondo i pm infatti all'omicidio colposo si aggiungerebbe un'aggravante, che l'incidente è avvenuto su un luogo di lavoro. E certamente per gli autisti che viaggiavano sul ponte, la strada era un luogo di lavoro. Però, su questo punto ci sono opinioni diverse, tant'è vero che in passato la Cassazione respinse questa impostazione a proposito dell'incidente ferroviario di Viareggio del 2009. Dunque il pericolo che non si arrivi in tempo alla conclusione del processo è credibile, anche se la sentenza di primo grado è prevista per il 2024.

## CHE FINE HA FATTO LA CONCESSIONARIA?

Intanto però la situazione è cambiata radicalmente. Lo Stato non ha revocato la concessione ad ASPI, ma – come ci ricorda il quotidiano economico Italia Oggi – tramite alcuni fondi di investi-

**Gli uomini processati per il crollo sono manager e alti dirigenti di Autostrade per l'Italia e Spea, più alcuni dipendenti del Ministero delle Infrastrutture e del Provveditorato alle opere pubbliche.**

mento, ha acquisito l'88,6% della Concessionaria pagandola 8 miliardi di euro. Con quei soldi in tasca, la famiglia Benetton ha cambiato il nome di Atlantia, la holding che controllava il gruppo, e l'ha chiamata Mundys. Ora continua il suo programma di investimenti con quel "tesoretto" (si fa per dire), che consente un'attività finanziaria immensa. In poche parole, la famiglia Benetton è uscita da questa tragedia senza perderci granché, tant'è vero che le azioni di Mundys oggi valgono di più di quanto valessero quelle di Atlantia prima del crollo del ponte.

**LE FAMIGLIE CHIEDONO GIUSTIZIA**

**Le accuse sono gravi: omicidio colposo plurimo, crollo doloso, falso, omissione di atti di ufficio, attentato alla sicurezza dei trasporti, ecc. E le famiglie delle vittime sono in prima fila.**

## NESSUN CONTROLLO?

Ma le vittime della tragedia? In attesa degli indennizzi, vale la voce di Gianni Mion ex consigliere di amministrazione di ASPI e Atlantia ed ex ad della holding dei Benetton Edizione.
Come ricorda l'Ansa, nel 2010, durante una riunione con i dirigenti di Autostrade e della Spea (l'azienda che si occupava della manutenzione della rete ASPI) in cui si parlava del pericolo del crollo del ponte, chiese chi ne certificasse la sicurezza e la risposta fu che "la sicurezza era autocertificata", come dire che non c'erano controlli.
E oggi, a 86 anni, Mion dichiara: «Il rimorso, io credo, è un cancro che ti divora il cuore». Solo che anche lui è stato zitto. ◗

**GIANNI MION**

**Nella sua testimonianza shock, Gianni Mion, 86 anni, genio finanziario della famiglia Benetton, ha spiegato di aver saputo fin dal 2010 che il ponte Morandi era a rischio crollo.**

**IL PONTE DI RENZO PIANO**

**In realtà si chiama Viadotto Genova San Giorgio, è stato realizzato in un solo anno e oggi rappresenta un esempio che ci dà speranza per il futuro.**

## Giovanni Dattoli AD di Volvo Trucks

# USCIAMO DALLA CONFUSIONE ECCO COME

*"È un momento difficile, gli autotrasportatori si trovano davanti a scelte complesse e si fanno mille domande. Noi cerchiamo di rispondere con un ventaglio di proposte senza pari"*

di Andrea Ferreri

«Siamo in un momento di transizione e c'è poco da fare, questa complessità genera confusione. È una matassa che noi Costruttori dobbiamo sciogliere consentendo agli autotrasportatori di scegliere le tecnologie più amiche dell'ambiente, ma anche più convenienti per loro».

Ecco, è in queste brevi parole che troviamo gli obiettivi e la politica di Volvo Trucks Italia per il prossimo futuro. Ci spiega tutto Giovanni Dattoli, 52 anni, veronese, laureato in ingegneria gestionale al Politecnico di Milano e in azienda dal 2002. Nel 2018 è diventato Amministratore Delegato, con il compito di portare avanti i valori del Gruppo Volvo, che riguardano da sempre, l'ambiente, la sicurezza e la qualità dei prodotti. Ma ora bisogna fare i conti con l'attualità, che prima di tutto va capita e interpretata.

## LA SITUAZIONE ATTUALE

«Se pensiamo di partire dai dati del 2023 – spiega Dattoli, – commettiamo un errore. I risultati ottimi che abbiamo avuto nel corso di quest'anno vengono fuori dalla domanda repressa del periodo del COVID. A fine luglio, per esempio, potevamo calcolare su base annua un immatricolato dell'intero settore intorno alle 23/24.000 macchine, che è più o meno il livello del 2008. Adesso, però, c'è un calo e infatti, se tutto andrà bene, per il 2024 prevediamo un immatricolato di 20mila macchine. D'altronde è comprensibile, perché ci sono stati aumenti di costi e conseguentemente anche dei prezzi, e dunque possiamo aspettarci una flessione del 15/20%». E poi c'è lo sforzo per questo passaggio storico…

IN SELLA DAL 2018

**Giovanni Dattoli, in azienda dal 2002, dal 2018 è AD di Volvo Trucks Italia con il compito di portare avanti i valori del Gruppo: ambiente, sicurezza e qualità.**

## LA TRANSIZIONE ENERGETICA

«Finora – continua Dattoli, – abbiamo combattuto molti agenti inquinanti, le polveri sottili, il biossido d'azoto, il par-

CAMIONISTI NEL CAOS

La transizione energetica e le date stringenti stabilite dalla Comunità europea complicano le scelte di acquisto e di gestione degli autotrasportatori.

punto di vista, bisogna lavorare molto soprattutto a livello di governi. Invece, per quanto riguarda l'Italia, gli incentivi sono ancora insufficienti. Tanto più che il problema non riguarda solo l'acquisto dei veicoli, ma anche il cambiamento organizzativo di un'azienda. Però noi ci crediamo: l'elettrico è la soluzione giusta per abbattere la $CO_2$, solo che il cambiamento va pensato bene e invece ci sono diversi indirizzi. In Germania c'è l'idea di quasi raddoppiare il costo dell'autostrada per i veicoli a gasolio, in modo da rendere il costo di gestione di un camion meno conveniente rispetto all'elettrico che invece viene del tutto detassato».

ticolato, ma non abbiamo ancora risolto il problema della $CO_2$, che è il più grave e che siamo in grado di affrontare al meglio solo con l'elettrico. Oggi, possiamo elettrificare facilmente oltre il 50% dei veicoli che fanno viaggi fino a 500 km, per esempio i trasporti urbani o la raccolta rifiuti. Noi abbiamo collaborazioni con diverse società, che si occupano di servizi d'igiene ambientale e raccolta dei rifiuti. E con loro stiamo ottenendo risultati superiori alle aspettative, perché per quel tipo di impiego, l'elettrico funziona a meraviglia». Solo che passare da un sistema di propulsione a un altro crea molti problemi…

## INFRASTRUTTURE E INCENTIVI

«Certo – riflette ancora Dattoli, – mancano ancora infrastrutture in grado di sostenere la richiesta di energia. E, da questo

ELETTRICO SENZA PROBLEMI

Ai padroncini monoveicolari che fanno la linea, la trazione elettrica non conviene, ma per i trasporti urbani e regionali è tutta un'altra musica!

C'È UN PO' DI IDEOLOGIA?

Secondo Dattoli, se oggi la UE tira dritto verso la decarbonizzazione, è anche perché in passato è stato fatto troppo poco per rallentare l'effetto serra.

GAMMA COMPLETA

Volvo Trucks offre tutti i modelli necessari per un lavoro in elettrico, a partire dall'FM, per arrivare all'FH e anche all'FMX per il cantiere.

«Si tratta di una scelta punitiva – prosegue Dattoli. – Una scelta che non aiuta la transizione. Invece possiamo fare come la Norvegia, dove vige un sistema premiale, che consente a chi ha un mezzo elettrico, per esempio, di entrare nei centri storici oppure di ottenere sgravi fiscali».

## I TRASPORTATORI ESITANO

Da noi, invece, a dire il vero c'è un po' di confusione e anche per questo gli autotrasportatori esitano. «Anch'io farei come loro – dice Dattoli. – Perché c'è timore di sbagliare. Dopo quello che è successo con il gas, quando improvvisamente il prezzo è andato alle stelle, chiunque, prima di fare una scelta, ci pensa due volte. Il nostro compito quindi dovrebbe essere quello di favorire la riflessione degli autotrasportatori, di eliminare i sospetti. E come possiamo farlo? Offrendo un ventaglio di opportunità all'interno del quale ciascuno possa trovare la soluzione migliore per la sua azienda».

## TANTE PROPOSTE

«E infatti Volvo Trucks ha in listino mezzi a biogas e LNG, che dopo la tempesta dei mesi scorsi, è tornato conveniente e che – almeno per il momento – si pone come un'alternativa possibile all'elettrico. Poi c'è l'HVO che funziona benissimo, ma che pone problemi di approvvigionamento. Oggi la produzione di HVO è limitata e inoltre il suo prezzo varia nei diversi Paesi. Infine c'è il biodiesel il cui rendimento energetico è però molto inferiore a quello dei veicoli elettrici: 100 ettari di mais per biodiesel forniscono la stessa energia di 5 ettari di pannelli solari e rubano spazio per le coltivazioni alimentari. E poi c'è l'idrogeno che viene raccontato come una soluzione vicina e che invece cominceremo a vedere sulle nostre strade nel 2027/2028. In ogni caso, noi siamo pronti a tutto. Cerchiamo di fare bene e non vogliamo record di vendite, dobbiamo solo rimanere vicini agli autotrasportatori per favorire le loro scelte. Per questo, abbiamo organizzato il nostro Electric Tour».

GIRO D'ITALIA

Volvo Trucks ha lanciato un grande giro delle Concessionarie per mostrare da vicino al pubblico i suoi mezzi elettrici e, soprattutto, per farli provare.

**INSIEME AI CAMIONISTI**

In questo momento di dubbi e di perplessità, Giovanni Dattoli si propone come un partner pronto ad aiutare chi ha bisogno di chiarezza.

## L'ELECTRIC TOUR

«Questa iniziativa l'abbiamo pensata perché bisogna capire (e toccare con mano) quello di cui si parla. Abbiamo organizzato un giro d'Italia passando per i nostri Concessionari, in modo che clienti e curiosi osservassero da vicino i nostri mezzi elettrici. Abbiamo formato i venditori, abbiamo portato in ogni località i mezzi e i demotrucker che spiegavano i pregi e le particolarità dell'elettrico, e abbiamo fatto incontri con il pubblico durante i quali un esperto Volvo approfondiva i temi dell'elettrico e ovviamente spiegava anche la qualità dei nostri mezzi. Finiamo a novembre, ma già da ora posso dire che è stato un bel successo».

## UNA QUESTIONE DI TEMPO

«Adesso, però – conclude Dattoli, – il punto critico è il tempo. Quanto tempo ci vorrà perché una tecnologia (l'elettrico, l'idrogeno o altro) arrivi a stabilizzarsi?
Quanto tempo ci vorrà per fornire infrastrutture tali da consentire agli autotrasportatori di lavorare con tranquillità?
Quanto tempo ci vorrà per portare le nuove soluzioni all'interno di un quadro normativo chiaro e condiviso?
Perché questo momento di incertezza non potrà andare avanti a lungo e gli autotrasportatori hanno bisogno di chiarezza e di una strategia per il futuro. E noi dobbiamo essere, come sempre, pronti a dare una mano».

## UN VENTAGLIO DI OPPORTUNITÀ

**LNG E BIOGAS**

**HVO**

**IDROGENO FUEL CELL**

**Dopo la bufera degli aumenti, il gas è tornato conveniente. E anche l'HVO è un'ottima soluzione, ma probabilmente sarà una tecnologia transitoria, mentre l'Idrogeno arriverà tra qualche anno e sarà piuttosto costoso.**

## Renault Trucks e Lamberet

# ReFREEZE INSIEME PER IL FREDDO

*I due giganti francesi presentano i veicoli nati da una collaborazione che consente di offrire agli operatori del settore 3 classi di veicoli frigo, tutti in pronta consegna*

a cura della Redazione

**PER OGNI ESIGENZA**

**Nati dalle esigenze di molti imprenditori, questi mezzi Renault Trucks allestiti da Lamberet, sono configurati per rispondere a tutte le necessità del trasporto frigo.**

Nel luglio scorso, nella sede di Renault Trucks a Pero, abbiamo partecipato a un evento di particolare interesse. È successo che due campioni francesi, Renault Trucks (appunto) e Lamberet (leader del freddo in Europa) si siano incontrati in un progetto di lavoro comune nell'ambito dei trasporti a temperatura controllata. Si tratta di un'iniziativa nata dalle esigenze degli operatori del settore, che devono rispondere alla sfida del mercato che chiede aggiornamenti sempre più frequenti e veicoli sempre più performanti. Così, queste due aziende si sono accordate per offrire al pubblico tre tipologie di veicoli che, dal punto di vista dell'allestimento e delle necessità di

**PRESENTAZIONE AFFOLLATA**

consegna, sono quelli giusti per la maggior parte dei trasportatori.
«In sostanza – come ha detto Marco Bonaveglio, direttore commerciale di Renault Trucks Italia, – per il nostro programma Refreeze, abbiamo identificato alcune configurazioni dei veicoli che i nostri clienti trovano più vicini alle loro esigenze e li abbiamo realizzati e messi nel nostro listino, senza bisogno di passare per l'allestitore».
Ma perché questa alleanza? Per scoprirlo, basta guardare le richieste del mercato…

## I PERCHÉ DI UNA PARTNERSHIP

«I grandi trasportatori, proprio per il fatto che hanno flotte numerose, possono sempre disporre del mezzo giusto per i loro trasporti – prosegue Bonaveglio. – E anche quando si tratta di comprare un veicolo nuovo, hanno tutto il tempo per sceglierlo, allestirlo e metterlo su strada. Al contrario, per accontentare una richiesta importante, i piccoli trasportatori hanno spesso bisogno in tempi brevi di un certo veicolo. E queste emergenze sono sempre più frequenti, anche perché i clienti si trovano anche loro a dover affrontare una domanda sempre diversa e urgente. Come si risolve questo problema? Semplice, Renault Trucks ci mette il telaio e Lamberet ci mette l'allestimento».
Ovviamente c'è molto di più, per cui cerchiamo di approfondire.

**Refreeze propone la gamma Master con veicoli furgonati con pianale e telaio cabinato, ma offre anche questa soluzione E-Tech elettrica con capacità di 52 kWh.**

## I MEZZI RENAULT TRUCKS

Renault Trucks ci mette tre classi di veicoli:

- il Master che, con le sue soluzioni furgonate, con pianale e telaio cabinato, e diverse versioni tra altezze, lunghezze e PTT, si presenta come la scelta ideale per i trasporti urbani (inoltre, come tutti sappiamo, si discute molto di consegne ecosostenibili e, proprio per questo, il Master si propone anche in una versione full electric da 52 kWh);
- si è parlato poi della gamma D e D Wide, che è pensata per coprire tutte le necessità delle consegne regionali, con potenze che vanno da 201 a 460 CV e PTT da 7,5 a 26 ton (anche in questo caso, la gamma D conta sulla versione E-Tech che ha da 3 a 6 pacchi batteria: da 66 a 94 kWh);
- e infine la gamma T, che rappresenta la scelta vincente per i trasporti a lungo raggio e si propone con motori da sei cilindri in linea, da 11 o da 13 litri. Gli 11 litri sono disponibili in tre versioni (da 380, 430 e 460 CV), mentre i 13 litri partono da 440 CV, arrivano ai 480 e si fermano ai 520. Con un'aggiunta importante, il nuovo Turbocompound, che nella versione da 480 CV, garantisce consumi contenuti.

**La gamma T si propone con motori da sei cilindri in linea, da 11 o da 13 litri con sei opzioni di potenza, con una versione da 480 CV con Turbocompound.**

LEGGERI E PESANTI

## MODELLI PRONTI

Ovviamente, sul piazzale di Renault Trucks a Pero, non poteva esserci tutta la gamma e sono stati presentati solo alcuni modelli, a cominciare dal Master E-Tech, quindi elettrico, e dal T 480 con Turbocompound già predisposto con il serbatoio a destra, per lasciare libero lo spazio al gruppo frigo. Ma anche Lamberet ha portato le proprie soluzioni progettate su misura per le esigenze di questa "fresca" collaborazione. Vediamo meglio…

UN ESEMPIO DELLA COLLABORAZIONE

**Per questo Master E-Tech, Renault Trucks ha rinforzato le sospensioni posteriori per reggere la cella frigo, mentre Lamberet, per non pesare sull'autonomia del veicolo, l'ha dotata di batterie autonome.**

## I MEZZI LAMBERET

Il lavoro del Costruttore francese si basa su celle di poliuretano espanso da 81 mm, che viene ingabbiato con inserti in alluminio ogni 430 mm, fibra di vetro e poliestere e un rivestimento in gel coat. Ma queste celle sono in grado di garantire una sufficiente robustezza? Certo, perché hanno porte laterali, porte posteriori, tetto e testata anteriore di uno spessore di 85 mm. Quanto basta per assicurare una resistenza che tranquillizza qualunque autotrasportatore, anche perché la testata anteriore è stata sottoposta a stress test molto severi (ENI 2642 XL). Infine, le celle Lamberet contano su un pavimento spesso 97 mm, così da garantire un K termico di 0,33 W/m2K.

**Questo Master ha un allestimento frigo in poliuretano espanso da 81 mm, con inserti in alluminio ogni 430 mm, fibra di vetro e poliestere, e un rivestimento in gel coat.**

**Il lavoro di Renault Trucks e Lamberet ha riguardato tutte le esigenze dell'autotrasporto, dai mezzi più piccoli a quelli di linea.**

## LA DOMANDA CRESCE

La presentazione di questa iniziativa di Renault Trucks e Lamberet è avvenuta nel luglio scorso, perché – come ci spiega Ismaele Jaconi, sales & marketing direc-

CELLE STILE LAMBERET

# GRAZIE AL MASTER E-TECH CHI LAVORA NELLE CONSEGNE PUÒ OPERARE ANCHE NEI CENTRI URBANI E NELLE ZTL. DI NOTTE E IN TOTALE SILENZIO

**Marco Bonaveglio, direttore commerciale e marketing di Renault Trucks Italia, ci spiega la strategia della Casa francese per dare risposte operative anche ai piccoli trasportatori.**

MARCO BONAVEGLIO

tor di Lamberet SpA – «Appena arriva il caldo, i vecchi mezzi cominciano a soffrire per cui, da aprile a settembre, cresce la richiesta di mezzi frigo nuovi e noi dobbiamo farci trovare preparati».
Come? Ovviamente con una gamma di veicoli in pronta consegna, che consentano alle aziende (anche a quelle piccole) di mettersi subito in moto. Facciamo l'esempio del Master eTech, che ci aiuta a capire il senso di questa collaborazione.

## IL MASTER E-TECH

«Su questo Master tutto elettrico – ci dice Andrea Rossini, responsabile delle trazioni elettriche di Renault Trucks Italia, – siamo intervenuti per rinforzare le sospensioni posteriori in modo da accogliere tranquillamente la cella frigo». Nello stesso tempo, anche i tecnici di Lamberet si sono messi al lavoro. E, come ci spiega Francesco Codispoti, head of after sales and production presso Lamberet SpA, «Abbiamo realizzato un sistema del tutto indipendente dal veicolo, in modo da non influire sull'autonomia delle sue batterie. In sostanza, abbiamo dotato il gruppo frigo di due batterie autonome, collegate in serie a un inverter con una capacità di ricarica di 100 amp a 24 Volt. Insomma, in 5 ore passiamo da 0 a 100 proprio come i tempi di ricarica del Master». E così, durante l'estate, questo furgone ha permesso a molti autotrasportatori di entrare nei centri urbani e di lavorare in perfetto silenzio, anche di notte e nelle ZTL, senza mai un problema. E ha consentito a due aziende leader del mercato di sperimentare questa preziosa collaborazione, che di certo torna utile a tutti, anche adesso, che iniziano i mesi più freddi.

**Quando due leader di mercato come Renault Trucks e Lamberet uniscono le loro forze, il risultato finale non può che essere vincente**

VENDITE IN CRESCITA

**Con il programma Refreeze, Renault Trucks e Lamberet, stanno incrementando le vendite per i trasporti frigo e puntano a superare quota 13% nel 2026.**

## Scania a energia solare

# EMISSIONI ZERO, COSTO ZERO, CARBURANTE GRATIS

*È in fase sperimentale un camion elettrico che per ora integra la ricarica delle batterie con l'energia di pannelli solari sul semirimorchio. Ma questo è solo il primo passo per mezzi in grado di viaggiare senza spendere un euro*

a cura della Redazione

Peccato che sia solo un prototipo ancora in fase sperimentale, ma l'idea funziona e ce lo conferma Scania che è capofila del progetto. Lo sviluppo di questo "trattore della speranza" è molto avanti e si parla già di test su strade pubbliche. Ci penserà l'azienda di trasporti Ernsts Express AB, che ovviamente è in fibrillazione. Ma di che si tratta? Che cos'è questo camion che viaggia a energia solare? Semplice, è un ibrido plug-in da 560 CV con 100 mq di pannelli solari, che alimentano un motore elettrico dotato di un'autonomia che al momento viene considerata di circa 5000 km all'anno. In sostanza, i pannelli solari si prospettano come un'integrazione gratuita per mezzi che di chilometri in dodici mesi ne fanno molti di più. Però, siamo solo all'inizio e si sta lavorando con finanziamenti che provengono almeno in parte dall'agenzia governativa per l'innovazione Vinnova, per lo sviluppo di camion a energia solare.

## 100 METRI DI PANNELLI

Il camion funziona così: sul semirimorchio da 18 metri, c'è un'area di 100 metri quadrati coperta da pannelli solari sottili, leggeri e flessibili con un'efficienza massima di 13,2 kWp (chilowatt di picco), che è un po' la potenza di un normale appartamento. In sostanza, questi pannelli potranno fornire 8000 kilowattora (kWh) all'anno se utilizzati in Svezia, dove di sole ce n'è poco, ma molti di più (quasi il doppio) se utilizzati in Spagna o da noi. In ogni caso, le batterie di propulsione hanno una capacità totale di 300 kWh, di cui 100 kWh sul camion e 200 kWh sul rimorchio.

## TANTA TECNOLOGIA

Intanto, questo progetto ha lanciato a cascata un'incredibile serie di tecnologie

PANNELLI SOTTILI

La preparazione del semirimorchio con tecnologia Midsummer, un'azienda svedese che realizza pannelli solari in pellicole supersottili.

innovative. Per esempio, ha messo in funzione nuove celle solari (leggerissime per limitare al minimo la portata del camion) in una combinazione virtuosa di celle Midsummer e di nuove celle in perovskite, un materiale formidabile utilizzato per raccogliere l'energia solare. Questo abbinamento consente una maggiore efficienza nella trasformazione della luce solare in elettricità, tanto che se ne può raddoppiare la produzione rispetto a quella attualmente generata dai pannelli tradizionali e di conseguenza si può aumentare l'autonomia del camion.

IL CUORE DI QUESTO SCANIA

Al momento questo Scania da 560 CV è dotato di batterie con una capacità totale di 300 kWh, di cui 100 kWh sul camion e 200 kWh sul rimorchio.

## L'UNICO FUTURO POSSIBILE

Lars Evertsson, CEO di Ernsts Express, ha fatto un po' un quadro d'insieme. «L'intero settore – ha detto – sta affrontando grandi sfide in generale, ma in particolare deve fare i conti con il carburante. E non si scappa, l'elettrificazione dei trasporti alimentati con energia elettrica da fonti rinnovabili è l'unico futuro possibile. Per questo siamo orgogliosi di essere parte di questo importante progetto, vogliamo essere un'azienda di trasporti sempre più sostenibile».

UN SOGNO CHE SI AVVERA

Per ora è solo un progetto, un camion a motore elettrico a energia solare, ma la possibilità di viaggiare con carburante autoprodotto a costo zero è sempre più vicina.

IL SOLITO GRIFONE, PERÒ PIÙ ECONOMICO

## IL 45% DI UNA GIORNATA

Spesso, un camionista che deve caricare o scaricare in un magazzino di logistica, aspetta almeno per il 45,1% della sua giornata lavorativa.

### Il dramma del carico e dello scarico

# QUANTO COSTA ASPETTARE?

*In un giorno medio, un autista che deve caricare o scaricare in un magazzino aspetta 4 ore e 35 minuti. Quanto costano queste attese? E che peso hanno nella vita di un camionista? Proviamo a capirlo...*

di Alberto Falconi

Il Centro Studi di Federtrasporti (citato in un volume prezioso di Umberto Cutolo ed Elisa Bianchi dal titolo "100 numeri per capire l'autotrasporto") ha chiarito che un autista di un camion, in media, perde 4,35 ore al giorno davanti a un magazzino in attesa di caricare o scaricare. Chiariamolo, non è così per tutti i generi di autotrasporto, i container nei porti e negli interporti aspettano una decina di minuti di meno e i cassonati una decina di minuti di più, ma la sostanza è sempre quella: a fronte di un impegno di 11 ore, un camionista passa il 45,1% del tempo ad aspettare. In sostanza, a non far niente. E questo "niente" ha un costo che incide sul fatturato dell'azienda a fine anno.

## FACCIAMO I CONTI

Il costo è, ovviamente, in termini economici, ma più avanti vedremo anche il prezzo psicologico che paga chi aspetta. Per ora, parliamo di soldi...

**1** Un autista costa all'autotrasportatore più o meno 25 euro l'ora e moltiplicato per 4,35 ore di attese improduttive, significa 108 euro al giorno. Facciamo i conti a sciabolate: è come se, su tre conducenti di un'azienda, uno rimanesse fermo e fosse pagato lo stesso.

**2** Ma anche il camion fermo rappresenta un costo. Tanto per cominciare ci sono le spese di ammortamento: l'acquisto e l'allestimento costano e l'autotrasportatore deve pagare. Inoltre, c'è da valutare il mancato guadagno, perché un camion, senza ritardi potrebbe fare più viaggi e quindi fatturare di più. Secondo le stime di Federtrasporti, si tratta di un 15% di mancati guadagni.

## NON SOLO NOIA

I ritardi che subiscono gli autisti nelle piattaforme di carico e scarico non sono solo momenti di noia, ma hanno costi impressionanti per gli autotrasportatori.

**PIÙ RAPIDI NEI PORTI**

**La media delle attese è di circa 4,35 ore, ma chi lavora nei porti risparmia qualche minuto, mentre i centinati di solito aspettano di più.**

3 Non basta, lo stop di un veicolo crea problemi, diciamo così, d'immagine: il cliente che dovrebbe ricevere una consegna e che se le vede arrivare con 4,35 ore di ritardo (magari ripetutamente), che cosa pensa? Tutto il male possibile dell'autista e dell'autotrasportatore e magari pensa di rivolgersi ad altri. Ma c'è di peggio: se il camion in ritardo perde l'appuntamento successivo presso un altro magazzino, dovrà tornare l'indomani, obbligando l'azienda a riorganizzare il piano delle consegne di giornata. E intanto sarà costretto a effettuare un ritorno a vuoto.

## RITARDI E STRESS

Le lunghe attese hanno un'influenza negativa anche sugli autisti, che sono quelli che di fatto subiscono il disagio. Spesso nei magazzini dove rimangono ore senza saper che fare e senza nemmeno capire il perché di quel tempo perso, rimangono in cabina senza poter usufruire di una sala d'attesa, di una toilette e senza nemmeno poter prendere un caffè. Un tempo, se provavano a protestare venivano anche trattati male e spesso, più tardi, il cliente chiamava l'autotrasportatore per lamentarsi dell'autista. Oggi la situazione sembra leggermente migliorata, ma le attese restano lunghe e comunque causano conseguenze psicologiche pesanti su chi è costretto ad aspettare. Si tratta di un altro di quei malesseri che avvelenano la vita dei camionisti e che li allontanano dalla professione.

**IN MEZZO AL NULLA**

**Le ore di attesa avvengono spesso in luoghi scomodi e antipatici, dove non sempre si trova una toilette.**

**LA SENSAZIONE DI ESSERE SOLI**

**La solitudine di un conducente è accettabile se guida, cioè se sta facendo qualcosa. Invece, diventa un problema se deve solo aspettare.**

ASPETTARE CREA PROBLEMI

**Ecco perché le attese danneggiano autisti e aziende**

- Se un autista aspetta, non lavora e quindi è pagato inutilmente.
- Se il camion sta fermo, si perdono soldi.
- Se saltano i viaggi (e spesso succede) c'è il rischio di fare ritorni a vuoto.
- Se i ritardi si ripetono, il cliente successivo può risentirsi.

## LE PERCENTUALI

Un'indagine di Uomini e Trasporti ha evidenziato che, su un campione di un centinaio di autisti, le lunghe attese provocano:

- 68,5% – Un senso di ansia e di impotenza che spesso porta l'autista a occuparsi per disperazione e gratuitamente del carico e dello scarico del suo camion utilizzando, senza autorizzazioni e garanzie, uno dei muletti del magazzino. Il fatto di avere fretta e di non potersi muovere è una delle situazioni più stressanti che si conoscano.
- 40,7% – Fastidio e scomodità. Come hanno denunciato più volte i nostri amici sulla pagina Facebook di Professione Camionista, le attese obbligano i conducenti a passare ore accampati in luoghi senza nemmeno una toilette, in ambienti sgradevoli, tra gente che, a volte, appare addirittura ostile e che comunque ignora le esigenze di lavoro di chi aspetta.
- 27,8% – Costi più alti, perché magari si è costretti a rimanere per strada senza poter tornare a casa.
- 50% – La sospensione dell'attesa, che lascia un autista nell'incertezza se ce la farà a tornare a casa oppure no. Occhio a queste percentuali che tutte insieme superano di molto il 100%, perché molti camionisti hanno dato più di una risposta.

**Spesso i ritardi sono dovuti a una cattiva organizzazione dei magazzini e all'inefficienza del personale.**

## IL RISARCIMENTO

Ma c'è un risarcimento previsto dalla legge: il comma 6-bis al testo originario del Decreto Legislativo n. 286/2005, prescrive un indennizzo di 40 euro l'ora, a partire dalla terza ora di attesa. Le prime due, infatti, sono di franchigia. Ma come abbiamo visto, l'entità dell'indennizzo oggi è troppo bassa, perché i costi degli autisti e del fermo macchina sono comunque aumentati. Tanto più che numerosi clienti inseriscono nei contratti con i loro autotrasportatori la forfettizzazione della franchigia, cioè un tanto ogni 5 ore di attesa, che segnala soprattutto il fatto che alcuni magazzini impongono attese dolorose per mancanza di organizzazione e inefficienze del personale.

**Si pensa che 40 euro l'ora di indennizzo sia poco e si dovrebbe almeno arrivare a 55 euro.**

INDENNIZZI MINIMI

LE COLPE DEGLI HUB

## Lo smart watch a energia solare

# GARMIN: LA NUOVA SERIE INSTINCT® 2X SOLAR

*È la rivoluzione nel modo di indossare la tecnologia outdoor di navigazione e orientamento per chi viaggia professionalmente su strada*

**Garmin Instinct® 2X Solar è stato progettato per essere portato più a lungo grazie alla sua ricarica solare.**

GARMIN INSTINCT® 2X SOLAR FLAME RED3

INSTINCT® 2X SOLAR TACTICAL EDITION

La nuova serie Garmin Instinct® 2X Solar rappresenta una proposta vincente che completa la collezione di outdoor-watch Instinct 2. Si tratta di orologi pensati per chi ama la vita attiva. Instinct® 2X Solar e la versione Tactical Edition hanno un carattere duplice e complementare: nascono per affrontare ambienti ostili e condizioni estreme, ma sono pronti a tutto, anche e soprattutto in città. Con alcuni dettagli che vale la pena approfondire.

## LA TORCIA A LED

Per la prima volta nella serie Instinct è inserita una torcia a LED posizionata a ore 12, con intensità modulabile e modalità strobo che può essere attivata a seconda delle necessità. È un accessorio incredibile, che rende ancora più semplice muoversi in condizioni di poca luminosità, magari in una strada buia o di notte in un parcheggio. Ma ci sono anche molte altre sorprese.

## STRAORDINARIE FUNZIONALITÀ

• Monitoraggio quotidiano dei parametri fisici e stato di forma grazie al rilevamento della frequenza cardiaca direttamente dal polso.
• Tracciamento della respirazione, valutazione della qualità del sonno e campionamento della saturazione di ossigeno nel sangue con Pulse Ox[3].
• Indicatori della condizione fisica con rilevatore di frequenza cardiaca di nuova generazione.
• Morning Report, che fornisce ogni mattina una panoramica sulla qualità del sonno della notte appena trascorsa.
• Nuovo ricevitore Multi-banda GNSS, che garantisce precisione e rapidità di acquisizione del segnale anche in zone impervie o ricche di edifici.
• Sensori ABC integrati con Altimetro, Barometro e Bussola elettronica a tre assi.
• Connessione costante grazie alle Smart Notification e l'utilissima funzione Garmin Pay™, per pagamenti contactless.
• Personalizzazione senza limite grazie a Connect IQ™, che permette di scaricare quadranti, widget, app e altro ancora.

## Ford Pro Transit ed E-Transit

# UN PASSO AVANTI

Dopo il lancio nel 2022, con il 50% di quota di mercato nella sua categoria, il Transit si è guadagnato il titolo di leader delle vendite tra i veicoli commerciali, anche elettrici, con una portata fino a due tonnellate. Ma non è ancora finita: nel quarto trimestre di quest'anno sarà possibile ordinare i nuovi modelli Ford Pro Transit ed E-Transit, che saranno in produzione nel 2024. Tante le novità tecnologiche: prima su tutte il Delivery Assist, che aumenta la sicurezza di chi lavora nelle consegne grazie alla modalità Park (arresta il motore, attiva le luci e l'allarme e blocca le porte non usate), il nuovo modem 5G per velocizzare la connettività e gli aggiornamenti wireless Ford Power-Up, oltre che l'Upfit Integration System, che si collega al software di Ford Pro per il monitoraggio a distanza e permette il controllo degli allestimenti, direttamente dal touchscreen. Notevole anche la suite completa di sistemi avanzati di assistenza alla guida, per la sicurezza del conducente e del carico, l'assale anteriore maggiorato (per i modelli a trazione anteriore), il telaio più leggero e il nuovo cambio automatico a otto velocità, che aumentano il carico utile e migliorano prestazioni e maneggevolezza.

## PIÙ GRANDE, PIÙ PRATICO

Pezzo forte dei nuovi Ford Pro Transit ed E-Transit è il nuovo sistema di infotainment SYNC 4, con touchscreen da 12 pollici e quadro strumenti digitale da 8 pollici.

IVECO eDAILY, IL PRIMO!

Il protagonista del lancio della piattaforma GATE è l'IVECO eDAILY, un veicolo commerciale particolarmente apprezzato, non solo in Italia.

## La soluzione IVECO

# GATE: IL PAY-PER-USE PER I VEICOLI GREEN

*IVECO lancia il suo nuovo programma GATE, una formula flessibile e conveniente per il noleggio a lungo termine dei veicoli commerciali 100% green. Vediamo come funziona...*

a cura della Redazione

GATE fornisce un'offerta all-inclusive, a scelta fra tre pacchetti: Easy, Energy ed eManager. Per chi volesse saperne di più, l'indirizzo giusto è: *www.gatesolutions.it*.

## UN PORTALE PER LA SOSTENIBILITÀ

Lo sappiamo bene, al momento non sono poi tante le aziende dell'autotrasporto che possono serenamente rischiare di comprare veicoli green, per via dei costi ancora alti e anche perché la tecnologia sta facendo salti da gigante, sia nel campo delle batterie che nei sistemi di ricarica, così si rischia di comprare un modello appena uscito e scoprire, pochi mesi dopo, che è già "vecchio", e a quel punto diventa anche difficile pensare di rivenderlo.

## LA SOLUZIONE IVECO

La risposta di IVECO alle legittime preoccupazioni di chi deve fare quadrare i conti nell'autotrasporto è la società GATE, una sigla che sta per Green & Advanced Transport Ecosystem. Questo progetto, che è nato come pilota, si è rivelato una vera e propria soluzione per la transizione energetica, verso l'elettrico, nel settore dei trasporti. Lanciato in Italia i primi di luglio, GATE si presenta con un'offerta che prevede tre pacchetti, Easy, Energy ed eManager, quest'ultimo dedicato alle flotte, utili sia per chi opera nelle consegne dell'ultimo miglio che per i trasporti a lungo raggio, ognuno comprensivo di opzioni per le stazioni di ricarica (pubbliche e private) ed eventuali servizi dedicati.

**GATE in inglese significa "porta" o "cancello", un nome che sottolinea lo scopo principale della società, fornire un passaggio all'elettrico il più possibile semplice e accessibile.**

## VERSO IL FUTURO

**Simone Olivati, Head of GATE e Financial Services IVECO Group, dichiara: «Siamo pronti a sbloccare il futuro e orgogliosi di accompagnare i nostri clienti verso la mobilità di domani, lavorando insieme al progresso di una società più sostenibile».**

## SERVIZI ALL-INCLUSIVE

Grazie al supporto dei partner Bridgestone e Wefox (una delle principali compagnie di assicurazione a livello globale), GATE è in grado di fornire servizi a tutto tondo: manutenzione, riparazione e una gamma completa di soluzioni telematiche integrate, come il monitoraggio digitale delle flotte. Per fare un esempio, il programma Fleetcare di Bridgestone, abbinato ai pacchetti GATE, permette la gestione degli pneumatici per migliorare autonomia e performance dei veicoli, mentre Wefox si concentra sulla gestione della catena assicurativa, con operatività interamente digitale, in linea con le richieste del mercato. Insomma, si tratta di un sistema molto flessibile, tutto da scoprire, che permette a ogni singolo cliente di scegliere le opzioni migliori sulla base delle proprie necessità operative.

## RENAULT LEASE

**Oltre IVECO, esistono altre realtà nel mondo del noleggio a lungo termine, per esempio Renault Trucks propone una soluzione sui veicoli commerciali che risponde alle necessità di piccole e medie imprese, e garantisce diversi servizi: immatricolazione, tasse e copertura assicurativa, manutenzione ordinaria e straordinaria, assistenza stradale e veicolo in sostituzione, oltre che il moderno software di gestione delle flotte Myndfleet Active, grazie al quale il Fleet Manager può tenere sott'occhio i chilometri percorsi, i consumi, le emissioni e lo stile di guida del driver.**

## NOLEGGIO O VENDITA

In generale, possiamo dire che GATE prevede un noleggio a lungo termine, che utilizza la formula pay-per-use, ovvero paghi per quello che consumi. Questo sistema consente di risolvere una delle preoccupazioni principali che affligge chi pensa di acquistare un veicolo elettrico, ossia quello dell'usato, che in molti temono di non poter rivendere (per paura che la tecnologia invecchi troppo rapidamente); per non parlare del problema dei costi alti dei singoli mezzi, soprattutto in un momento di economia non proprio brillante. GATE però pensa anche al futuro, e le offerte di noleggio del mezzo, con canone mensile fisso, possono trasformarsi in offerte su misura, basate su una stima anticipata dell'effettivo utilizzo e consumo. In altre parole: si prova il veicolo rischiando il minimo, e se si vede una reale convenienza, si può passare a un acquisto vero e proprio, con condizioni tutte da trattare. Per chi volesse saperne di più, l'indirizzo giusto è: *www.gatesolutions.it*.

## Vito & eVito

# UNO STILE TUTTO NUOVO

*Dopo l'aggiornamento di maggio 2023 e nell'attesa dell'arrivo della nuova piattaforma totalmente elettrica VAN.EA, Mercedes-Benz Vans propone un rinnovamento di tutta la gamma dei furgoni medi monovolume*

a cura della Redazione

Come annunciato già due anni fa, Mercedes-Benz ha definito una strategia che porterà dal 2026 a elettrificare interamente la gamma, dunque tutti i veicoli commerciali di dimensioni medio-grandi saranno assemblati sulla piattaforma VAN.EA (vedi box). Ma in attesa di questo nuovo obiettivo, per il momento la casa della Stella si sta concentrando su una meta più vicina: a partire dai primi mesi del 2024, i furgoni Vito ed eVito saranno disponibili per l'acquisto, con uno stile del tutto nuovo. Le modifiche riguardano l'estetica, ma anche, e soprattutto, la funzionalità dei veicoli. Si evolvono anche i modelli Classe V, EQV e Classe V Marco Polo, ma di questi parleremo meglio nelle prossime settimane.

## STRATEGIA AZIENDALE

La strategia di Mercedes-Benz Vans è quella di puntare sul prodotto premium, il Vito, nell'ambito dei veicoli medi, di inserire il Classe V in un sistema di trasporto passeggeri di lusso e, date le positive risposte di mercato che hanno accolto l'eVito, spingere contemporaneamente su una serie di servizi di assistenza digitale per l'elettrico. Non cambiano le motorizzazioni e le potenze di entrambi i modelli (fino a 174 kW), così come la portata e le dimensioni (fino a 6,6 m³ di capacità di carico).

## COSA CAMBIA

Sia per l'elettrico che per il diesel è impossibile non notare il nuovo stile della griglia frontale cromata e del paraurti, oltre che i moderni LED adattivi Multibeam (per esempio le luci posteriori possono essere attenuate durante la guida notturna). Se poi parliamo di comfort, tra le novità, legate al tipo di allestimento, ci sono la funzione Keyless – senza chiave –, il volante riscaldato e il portellone elettrico Easy Pack, disponibile per le versioni Vito Tourer e Mixto e per l'eVito Tourer, mentre il freno di stazionamento elettrico viene reso disponibile per tutti i modelli con cambio automatico.

## ASSISTENZA ALLA GUIDA

Per quanto riguarda i sistemi di assistenza alla guida, Mercedes offre varie opzioni, alcune già di serie: Attention Assist, assistente fari con sensore pioggia, il regolatore della velocità Tempomat, l'assistente attivo alla frenata con funzione per il traffico laterale, l'assistente all'angolo cieco e al mantenimento della corsia di marcia, Intelligent Speed Assist, una telecamera a 360 gradi e un assistente alla manovra del rimorchio (in combinazione con gancio di traino).

**DOPPIO DISPLAY**

**Il nuovo design degli interni propone un display centrale da 10,25 pollici e un quadro strumenti con display a colori da 5,5 pollici, oltre che una base di ricarica wireless per smartphone (opzionale).**

**LUCI A LED**

Il gruppo ottico scuro dona al furgone un aspetto particolarmente raffinato.

## IL QUADRO COMANDI

Viene ridisegnata anche la plancia, ora più intuitiva e con un display più grande. È di serie l'innovativo sistema di infotainment MBUX, più veloce e potente, che permette di controllare dal display centrale tutte le funzioni del veicolo e che nell'eVito offre funzioni speciali per la mobilità elettrica e la ricarica. Notevoli i servizi extra digitali, come il servizio gratuito di manutenzione, gestione di incidenti e guasti e l'app MercedesMe, che in un prossimo futuro si accompagnerà al servizio MercedesMeCharge, per permettere l'accesso a una rete di ricarica pubblica in tutta Europa.

## VAN.EA: IL FUTURO DEGLI ELETTRICI

**Nella nuova strategia di produzione elettrica di Mercedes-Benz Vans, tutti i nuovi furgoni di medie e grandi dimensioni saranno basati su un'architettura elettrica innovativa e modulare, chiamata VAN.EA. Il sistema prevede tre moduli che permettono un approccio differenziato a seconda del prodotto, dai furgoni privati di lusso a quelli commerciali di alta gamma, mantenendo un equilibrio nel rapporto tra costi e componenti.**

**NUOVO LOOK**

Tutte le versioni del Vito e dell'eVito si presentano con un design rinnovato che rende il loro stile ancora più professionale, moderno e dinamico.

Nuove tinte, finiture satinate e ruote speciali per l'edizione dell'addio del Ram 1500 TRX.

## Ram 1500 TRX 6.2L Supercharged V8

# FINAL EDITION COL BOTTO

*Il pick-up RAM 1500 TRX esce di produzione a fine anno e ci saluta con una serie speciale con tiratura limitata a soli 4000 bellissimi esemplari, una combinazione unica di tecnologia e potenza*

a cura della Redazione

Un'uscita di scena con i fuochi artificiali, in perfetto stile Ram Trucks, come già è successo nelle precedenti edizioni speciali del TRX, Havoc e Lunar Edition, di cui parliamo meglio nella prossima pagina. Questa volta però ci sono alcune novità non da poco. Vediamo meglio…

## ELEGANTE E POSSENTE

Parlando di estetica, il Ram TRX Final Edition si presenta con una scelta fra otto colori, di cui tre esclusivi: Delmonico Red, Night Edge Blue e Harvest Sunrise, cioè un giallo-arancio colore dell'alba, mai visto prima; è inoltre fornito di cerchi con bloccaggio del tallone (beadlock) e finitura

L'abitacolo è spazioso e comodissimo, la schermata iniziale del quadro comandi mostra il logo Final Edition; ogni dettaglio è in fibra di carbonio.

Una placca tra i sedili anteriori mostra il numero di serie progressivo di ciascuno dei 4000 esemplari.

PRONTO A TUTTO

Alto 30 cm da terra, con sospensioni anteriori da 33 cm e posteriori da 35,5 cm, pneumatici da 89 cm e ruote con funzionalità beadlock, questo TRX affronta ogni terreno con controllo e stabilità.

LED PENETRANTI

Le luci ambrate di identificazione si stagliano da sotto la presa d'aria del cofano, dando un effetto decisamente scenico.

Satin Titanium. Completano il look esclusivo lo stemma sul cofano e una decalcomania ai lati del cassone.
Entrando nell'abitacolo l'occhio salta subito sulle speciali finiture Patina, colorate a seconda della colorazione esterna, che vanno a sottolineare le linee del cruscotto e dei sedili, dove in più campeggia il logo TRX ricamato sullo schienale. Tutti gli altri dettagli sono in fibra di carbonio opaca, come il pannello strumenti, la consolle, il volante e le portiere (arricchite da una copertura in pelle scamosciata).

## UNA DISCOTECA SU RUOTE

Una piacevole sorpresa, eredità della precedente versione limitata del TRX, la Havoc, è la presenza, di serie, di un impianto stereo di tutto rispetto: un sistema Harman Kardon da 19 altoparlanti, estremamente muscolare, come del resto tutto in un RAM che si rispetti, perfetto per farsi comodamente avvolgere dalla propria musica preferita – grazie anche alle otto comode regolazioni elettroniche dei sedili – o per condividerla con i propri amici su un piazzale trasformato in discoteca. Altre chicche ereditate dalle altre versioni speciali sono poi il display head-up e lo specchietto retrovisore digitale.

## ALTA TECNOLOGIA

Concentriamoci adesso sulle tecnologie di sicurezza perché, come diceva una vecchia pubblicità della Pirelli: “la potenza è nulla senza il controllo”. Tra gli ADAS, gli assistenti alla guida, sono inclusi il Cruise Control adattivo, che regola la velocità di crociera e reagisce al veicolo che ha davanti, l'assistenza al mantenimento della corsia, la frenata di emergenza con

## LE ULTIME SPECIAL EDITION DEL TRX

**Le due edizioni speciali precedenti al Ram 1500 TRX, entrambe dell'inizio di quest'anno, dimostrano la tendenza della Casa a spingere su un aspetto da predatore della strada. La più recente Lunar Edition, infatti, si è presentata con una vernice Ceramic Grey, un tetto panoramico apribile bicolore e le ruote da 18” con funzionalità beadlock; la stessa funzionalità la troviamo nelle ruote nere del modello ancora precedente, il TRX Havoc, fornito con vernice Baja Yellow. La versione Havoc ha un abitacolo con cuciture in Prowler Yellow e finiture in fibra di carbonio, oltre che il tetto apribile a doppio pannello, sedili anteriori e posteriori ventilati e un pad di ricarica wireless.**

Esclusivi e funzionali, ogni nuova edizione speciale ha portato modifiche interessanti, a partire dal colore, e mantenuto gli aspetti migliori del Ram 1500 TRX.

HAVOC EDITION E LUNAR EDITION

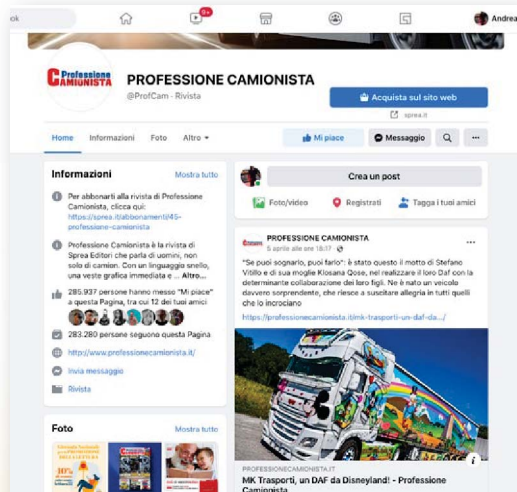
**MUOVERSI IN SICUREZZA**

**Il monitoraggio degli angoli ciechi assiste il guidatore con avvisi sonori e visivi.**

**V8 SOVRALIMENTATO DA 6,2 L PER 712 CV**

**Un motore con una potenza e una coppia pazzesche, con un "ringhio" tutto suo. Un vero predatore della strada.**

rilevamento pedoni, il monitoraggio degli angoli ciechi – che viste le recenti normative sta diventando essenziale – e del traffico trasversale posteriore e l'assistenza ParkSense, che si attiva in fase di parcheggio e invia avvisi acustici e visivi sul display, con arresto automatico.

## IL PIÙ POTENTE

E veniamo al cuore pulsante del RAM, quello che l'ha reso famoso nel mondo. Qui, e non ci stupisce, non ci sono modifiche: il motore resta il classicissimo propulsore V8 sovralimentato da 6,2 litri, 712 CV e 880 Nm di coppia, con cambio automatico a 8 marce TorqueFlite specifico per alti valori di coppia, grazie al quale il Ram 1500 TRX raggiunge i 100 km/h in appena 4,5 secondi. Niente male, se si pensa che questo motore spinge un "colosso" da 3500 kg per 5,9 metri di lunghezza. La velocità massima è di 190 km/h, non per nulla il RAM è considerato il pick-up più veloce e potente al mondo. Insomma, come dicevamo nel titolo: il RAM ci saluta e se ne va… ma è davvero una uscita col botto. E siamo certi che i 4000 esemplari di questa edizione finale andranno letteralmente a ruba.

**DISGRAZIE A RIPETIZIONE**

Ogni anno va peggio. Tra il 2021 e il 2022 ci sono stati 1833 incidenti causati dalla bassa altezza dei sottopassi, soprattutto sulle strade inglesi.

## Perché tanti incidenti?

# GLI INGLESI SOTTO I PONTI

*Ogni giorno, in Gran Bretagna, 5 camion finiscono per incastrarsi sotto un ponte. È un record negativo, che riguarda solo gli inglesi e che lascia qualche dubbio sulle cause e sui responsabili*

a cura della Redazione

**IL LUOGO DEI RECORD**

**NON CI PASSA NEMMENO UN FURGONE**

Il ponte di Stonea Road è alto 2,7 m, si trova su una provinciale nel Cambridgeshire e in un solo anno ha provocato 33 incidenti.

I camionisti inglesi non passano sotto i ponti. Ogni giorno, i conducenti di almeno cinque veicoli pesanti si incastrano sotto viadotti ferroviari, sottopassi, cavalcavia creando una grande quantità di danni e terribili ritardi ai treni che li devono attraversare. Le statistiche parlano chiaro: tra il 1° aprile 2021 e il 31 marzo 2022 sono stati segnalati 1833 incidenti sotto i ponti in tutta la rete stradale. Non basta, perché rispetto ai 1624 incidenti del 2020-2021, il fenomeno è in aumento. E ci sono stati picchi ancora peggiori, per esempio tra il 2018 e il 2019, quando si è arrivati addirittura a quota 1926. Va chiarito che in Italia il fenomeno è così trascurabile che non esiste nemmeno una voce specifica nelle statistiche dei sinistri.

### I PRIMI TRE

Il censimento degli incidenti fa venire i brividi. Il ponte di Stonea Road, alto 2,7 m, si trova sulla B1098 nel Cambridgeshire e ha il poco lusinghiero titolo del più urtato della Gran Bretagna. Infatti, tra il 2021 e il 2022 è stato colpito 33 volte. Un record. Inoltre, ci sono anche il Lower Downs Road a Wimbledon, nel sud-ovest di Londra, che è alto 2,3 m e che nello stesso periodo ha totalizzato 18 incidenti e, al terzo posto, il ponte di Harlaxton Road, nel Lincolnshire, che invece ne avuti 17. È alto 4,5 m, ma è curvo e nei punti più bassi lascia poco spazio per il passaggio dei mezzi pesanti.

**Questo è il secondo ponte più pericoloso, con 18 incidenti. Per le ferrovie inglesi, il 32% degli autisti non sa quanto è alto il proprio camion e il 56% non ha studiato bene il percorso.**

Il problema è così preoccupante che Network Rail, la società che gestisce le ferrovie inglesi, ha fatto una campagna specifica per spingere i conducenti dei mezzi pesanti a valutare con attenzione i loro percorsi in modo da evitare incidenti.

## LE COLPE DEGLI AUTISTI

È evidente che la rete viaria inglese si basa su strutture antiche, dei primi del Novecento, con ponti troppo bassi per le dimensioni dei camion di oggi. Però, c'è anche qualche responsabilità da parte degli autotrasportatori. Sempre secondo Network Rail, che ha fatto una ricerca sull'argomento, il 32% dei conducenti ha ammesso di essere partito senza conoscere l'altezza del proprio veicolo e il 56%, quando ha pianificato il viaggio, non ha considerato l'altezza dei ponti.

SIR PETER HENDY

**Peter Hendy, il capo delle ferrovie inglesi, minaccia i camionisti: attenti ai ponti o vi faremo pagare tutte le riparazioni e tutti i ritardi dei treni.**

**È evidente che servono navigatori in grado di rilevare gli ostacoli che si trovano lungo il percorso stabilito. Ma non tutti gli autisti inglesi sono così equipaggiati.**

## LE FERROVIE CHIEDONO I DANNI

Così, per evitare ritardi dei treni e problemi di sicurezza, Sir Peter Hendy, presidente di Network Rail, è passato alle minacce: «Invitiamo gli autisti a pianificare correttamente i loro percorsi – ha dichiarato – e a prestare attenzione ai cartelli stradali che indicano l'altezza dei ponti. I trasgressori rischiano di perdere la licenza e la propria vita. Ricordate che Network Rail cerca sempre di recuperare i costi di riparazione e di ritardo dagli autotrasportatori responsabili». Resta un ultimo dubbio. Basta un buon navigatore che informi gli autisti se – date le dimensioni del mezzo – una certa strada si può fare oppure no. Possibile che i camion inglesi non abbiano nemmeno quello?

**OGNI GIORNO CI SONO CAMION (MA ANCHE FURGONI) CHE SI INCASTRANO SOTTO VIADOTTI, SOTTOPASSI E CAVALCAVIA CREANDO DANNI E RITARDI**

**UNO SPETTACOLO DI LUCI E COLORI**

**Il Truckstar Festival di Assen si è tenuto negli ultimi giorni di luglio e ha raccolto un pubblico di camionisti che venivano da tutta l'Europa.**

## Profile Truckstar Festival Assen

# IL PIÙ DIVERTENTE D'EUROPA (E ANCHE IL PIÙ GRANDE)

*Migliaia di camion, decine di migliaia di visitatori, mezzi bellissimi, decorati, pieni di fantasia e di voglia di comunicare, ma il successo di questo evento nasce da un ingrediente segreto: i camionisti sono tutti amici!*

a cura della Redazione

Nei nostri raduni si brinda quando si riescono a raccogliere 220 camion, ad Assen la festa è stata dieci volte più grande. Le cifre ufficiali parlano di 2200 camion, quelle ufficiose di 3500.
Magari c'è un po' di esagerazione, ma l'intero circuito di Assen, dove ogni anno si disputa il GP d'Olanda, era pieno di mezzi parcheggiati. I visitatori erano 55.000 (dati olandesi), o 57.000 (dati inglesi), ma soprattutto quello che ha impressionato gli italiani che hanno fatto visita al raduno più grande e divertente d'Europa è stata l'atmosfera di festa, senza invidie, senza polemiche e senza pettegolezzi. Andrea Araldi, uno dei padroncini più curiosi e appassionati, che ha partecipato all'edizione di quest'anno, ha raccontato di essere arrivato e di essere stato subito invitato da colleghi sconosciuti a bere e a mangiare, tutti insieme, in un clima di amicizia internazionale.

### UN EVENTO PER TUTTI

Attenzione, però, il festival (loro lo chiamano così) non è solo per gli autisti. Anche chi non ha niente a che fare con i camion, si trova subito a suo agio, anche perché il programma di solito è sensazionale e questa volta lo è stato ancora di più. Davanti allo stand principale, c'e-

APPLAUSI A CHI ARRIVA

I camion arrivavano uno dopo l'altro e venivano accolti dal pubblico che applaudiva. Questo è l'ingresso trionfale dello Scania 660 S di Franz Müller dedicato a Indiana Jones.

IL VINCITORE

La domenica pomeriggio, ad Assen, c'è la premiazione per il camion più bello dei Paesi Bassi e questa volta è toccato alla cisterna di Arno Visch.

rano i bellissimi camion da esposizione, mentre i classici e quelli americani erano sistemati nel cortile interno. Poi, le numerose attrazioni olandesi, würstel, birra e risate che rendono Assen una meta ideale per tutta la famiglia.
Ma la festa ha una sua liturgia…

## DIVERTIMENTI E PREMI

Il Truckstar Festival inizia il venerdì con l'ingresso dei camion. Quelli delle categorie speciali entrano per primi, seguiti dai camion che saranno parcheggiati lungo la pista. L'ingresso è uno spettacolo in sé, perché ogni anno, ai bordi della strada, si piazzano centinaia di fan che salutano, fotografano e applaudono. Poi, il sabato e la domenica, sul rettilineo antistante la tribuna principale del circuito, si susseguono per tutto il giorno spettacoli e show, con camion in pista che inventano evoluzioni impossibili. Infine, arriva il momento della premiazione, con la presentazione del camion più bello dei Paesi Bassi.
Quest'anno c'erano diverse categorie: trasporti a temperatura controllata, centinati, portacontainer, cisterne, collettame, veicoli speciali, e per ogni categoria si sono classificati tre finalisti, da cui sono usciti i diversi vincitori. Infine, si è passati al camion più bello in assoluto e questa volta il premio è andato alla cisterna di Arno Visch, che ha avuto un successo straordinario. Ma i camion più fantasiosi e innovativi sono stati tutti premiati, compreso quello cui è toccato il riconoscimento straordinario per gli interni più belli. Insomma, chi ama i camion e chi vuole divertirsi deve andare ad Assen, l'ombelico dell'Europa camionistica.

## ARRIVANO I CINESI

Due autotrasportatori cinesi, Liu Weitao e Guo Longxian, hanno fatto 13.000 km, da Shangai fino ad Assen per partecipare al Truckstar Festival. Sono partiti a bordo del loro Scania V8 650 S

Questo Scania 560 è stato acquistato nel 2020 e nel 2023 Arno Visch lo ha personalizzato e ha cominciato a guidarlo, fino alla conquista di un premio meraviglioso.

I colleghi italiani sono stati colpiti dalla facilità con cui si poteva fare amicizia: Assen è stata una festa che ha coinvolto tutti.

TUTTI INSIEME

UNO SCANIA STREPITOSO

## IL CIRCUITO ILLUMINATO

I camion sono parcheggiati lungo tutto il circuito, e la notte la luce dei loro fari crea uno spettacolo impressionante.

## LO SCANIA DI SHANGAI

Uno dei due autotrasportatori cinesi che, da Shangai, sono venuti fino ad Assen con il loro Scania 650 S: 13.000 km per vedere il più bel raduno europeo.

aerografato ovviamente in stile orientale e, con un viaggio di due settimane senza incontrare il minimo problema, sono arrivati fino nel cuore del sentimento camionistico europeo.
I due colleghi cinesi, però, sono tipi veramente speciali. Prima di tutto, sono titolari di un'azienda di trasporti, la Shanghai Haizhou Transportation Company e quest'anno hanno organizzato il primo raduno di mezzi pesanti in Cina. Poi, dopo la loro manifestazione, sono partiti e sono arrivati fino in Olanda per vedere come funzionano i raduni europei.
Insomma, non si scappa, questi due esploratori che vengono dall'Oriente hanno dimostrato che dalle loro parti sta succedendo qualcosa di sorprendente. Anche in Cina i camion stanno diventando un elemento di passione. E infatti, appena chiusi i cancelli dell'autodromo di Assen, Liu Weitao e Guo Longxian si sono subito rimessi per strada e non per tornare a casa, ma per andare in Svezia a trovare Sven-Erik Bergendahl, Svempa, il grande customizzatore di Scania. Capito? Dovunque vai, i camionisti hanno tutti la stessa passione!

**Assen ha 68.000 abitati, ma con i quasi 60.000 che arrivano per il raduno da ogni parte d'Europa, la popolazione raddoppia.**

## AEROGRAFO CINESE

## GIOVANI E APPASSIONATI

PURPLE RAIN

**Questo Scania aerografato, dedicato a Prince, è stato tra i più ammirati. Ha ricevuto il primo premio come Best Truck e soprattutto è stato il simbolo di un raduno interessante e innovativo.**

## Il raduno di Moglia

# I CAMIONISTI? NASCOSTI TRA LA FOLLA

*Non succede spesso, ma questa volta, nella cittadina del Mantovano, i camionisti e i loro mezzi hanno occupato le strade del paese inventando un nuovo modo di farsi conoscere*

a cura della Redazione

È stato un esperimento riuscito: l'idea era di organizzare un raduno nel pieno centro storico di un paese, in modo che i camion invadessero le strade e i camionisti facessero festa insieme agli abitanti. E così è stato. Ecco, il segreto del raduno di Moglia (a poca distanza da Mantova) è tutto qua: pochi camion, ma selezionatissimi, un po' di tranquillità e la voglia di trovarsi vicini alla popolazione di una cittadina che della realtà dell'autotrasporto sa poco. Poi, intendiamoci, c'erano anche mezzi straordinari, come lo Scania Purple Rain che viene da Lucerna e di cui parleremo nel prossimo numero... ma c'erano capolavori disseminati in ogni angolo del paese.

**Il raduno si è tenuto in un'atmosfera serena, per famiglie, con bambini e visitatori che hanno partecipato fianco a fianco agli autotrasportatori.**

TUTTI IN PIAZZA

## NUOVI AMICI

Mirko Zapparoli, l'organizzatore di questo raduno, ci ha spiegato meglio le sue intenzioni: «Di solito – ci ha detto – noi ci vediamo tutti insieme in un grande spiazzo, in un posto aperto, parliamo tra di noi, facciamo qualche pettegolezzo, ridiamo, scherziamo, beviamo qualche birra e finisce lì. Questa volta, invece, gli abitanti si avvicinavano ai camionisti, volevano sapere qualcosa sui camion o su che cosa significa fare questo mestiere. Erano curiosi e facevano mille domande». Insomma, per una volta, gli autotrasportatori si sono trovati faccia a faccia con il resto del mondo, con tutti quelli che sulla strada li guardano con fastidio, che li temono o li trovano troppo grossi e pericolosi e che finalmente hanno scoperto qualche pezzo della verità su una categoria che da oggi guarderanno con più attenzione. Anche perché sul camion di Savoldelli era scritta una frase illuminante: "Spesso si è soli, ma nel silenzio di ogni camionista sono custoditi i sogni di una vita". Basta questo per capire l'anima di una categoria e per imparare a rispettarla come merita.

CAMION A OGNI ANGOLO

## UN PAESE INVASO

È stato divertente girare per Moglia, che dopo il terremoto del 2012 è stata ricostruita e sistemata perfettamente. In ogni angolo c'erano piccoli gruppi di camion, alcuni erano mezzi importanti, di cui abbiamo parlato anche in queste pagine, altri si facevano ammirare sulla piazza della Libertà, dove c'erano il palco, l'animazione radio e una gran fila di locali e street food, che hanno avuto molto successo. Proprio lì, infine, c'è stata la premiazione che ha attribuito il primo premio al Purple Rain di Vowa Transport, con una straordinaria aerografia di Prince e con mille idee tutte nuove da osservare.

**Nella piazza del Municipio, c'erano i mezzi del gruppo Frati e di Guandalini, ma dovunque c'erano camion con intorno una folla di curiosi.**

**POCHI SELEZIONATISSIMI CAMION, UN PO' DI TRANQUILLITÀ E UNA GRANDE VOGLIA DI STARE TRA LA GENTE E DI FARSI CONOSCERE**

DECORAZIONE DI SUCCESSO

"Aladin", di Giulio Iannotta, è uno dei mezzi che ha ottenuto il massimo dell'attenzione.

## BELLI DA VEDERE

Ma c'erano anche i camion di casa nostra, come "Aladin" e la famosa "Piuma" di Giulio Iannotta, che sono arrivati da Puglianello (Benevento), gli Scania di Pandolfi e Savoldelli, il "Privilegio raro" di Marchetti, il classicissimo "Aquila Rapace" di Marcello Guaschino e poi è stato presentato il nuovissimo S-Way di Pomati, che ha colpito la fantasia del pubblico, con un bullbar minaccioso e aggressivo. Abbiamo visto anche il Kenworth storico di Italtrans, alcuni pickup RAM in esposizione, qualche auto d'epoca, moto e grandi cimeli, che hanno eccitato l'interesse dei visitatori.

Tutto è cominciato la sera del sabato con il taglio del nastro del sindaco di Moglia, Claudio Bavutti e, da quel momento, si è accesa la festa, con musica, incontri e tanto da mangiare, ma soprattutto ci è piaciuta l'atmosfera rilassata e tranquilla, che ha reso questo raduno un bell'appuntamento da ripetere.

IL TAGLIO DEL NASTRO

Per le strade di Moglia c'erano mille occasioni per fermarsi a guardare. Prima di tutto c'erano tanti mezzi decorati, poi c'erano auto d'epoca, pick-up, moto e delizie da mangiare.

TANTE ATTRAZIONI

## L'S-Way 530 Autotrasporti Rivera

# TESTIMONE DELLA PASSIONE

*Un camion si personalizza per raccontare i propri amori e le proprie idee e infatti questo S-Way ci racconta a tutto tondo il carattere del suo proprietario e la sua voglia di andare senza fermarsi mai*

Di Andrea Ferreri

È un S-Way nuovissimo, elegantissimo, con qualche barra d'acciaio verniciato e un po' di luci sul tetto, ma che mantiene una linea pulita e rigorosa. Non si tratta di un decorato estremo e unico, non ci sono aerografie fantastiche o acciai che sprigionano luci abbaglianti, c'è solo un camion che viene da lontano, con una storia che riguarda tutta l'azienda e, soprattutto, il suo titolare. Vediamo di scambiarci quattro chiacchiere. Remo Rivera ha fondato la società 40 anni fa, nel 1983, a Castel Goffredo (Mantova), ha 65 anni e ancora oggi che potrebbe godersi la pensione, è al volante dei suoi mezzi come autista jolly, che sale a bordo quando c'è bisogno di sostituire qualcuno e che, nel frattempo, si occupa di tutte le esigenze amministrative, degli autisti e dei clienti.

REMO RIVERA

**S-WAY "RIASSUNTO"**

Questo IVECO S-Way 530 è il riassunto di 40 anni di vita da autotrasportatore, e Remo Rivera se l'è fatto realizzare con stile e rigore.

Remo ha fondato la sua azienda nel 1983 a Castel Goffredo (Mantova), oggi ha 13 mezzi con cui lavora per un gran numero di clienti.

## C'È ANCHE UN "PRESIDENTE"

Matteo Zambello, che si occupa anche dei trasporti eccezionali. Lo chiamano "il Presidente", perché ogni anno organizza un raduno a Guidizzolo.

## UN PO' DI STORIA

«Ho cominciato come dipendente – racconta – perché mi piaceva il lavoro, ma dopo un anno ho capito che quelle condizioni mi andavano strette e ho deciso di mettermi da solo. Ho preso un IVECO 619 T1 usato con un semirimorchio centinato e ho cominciato a lavorare per un'azienda tedesca. Ritiravo le merci alla stazione di Verona, le portavo dove mi chiedevano e tornavo indietro. Poi, ho fatto un passo avanti: mi sono fatto realizzare una cisterna su misura, per liquidi alimentari, con cui potevo portare tutto quello che volevo, con un compressore per scaricare. A quell'epoca non c'erano ancora le pompe che abbiamo adesso e questa opportunità interessava molti clienti. Il lavoro c'era, portavo olio, vino, birra, cioccolato liquido, sciroppo di glucosio e per molti anni sono andato avanti così, senza pensare a crescere. Mi andava bene così».

## IL SALTO IN AVANTI

A un certo punto, però, entra in azienda Roberto, il figlio di Remo, che è appassionato di quel mestiere e che oggi ha 44 anni. Proprio in quel periodo la situazione si smuove. «I nostri clienti – continua Remo – cominciano a crescere e, siccome avevamo costruito un solido rapporto di collaborazione, crescendo loro, cresciamo anche noi. Sono quelli che noi chiamiamo i "clienti secolari". Per loro facciamo trasporti di carne con semirimorchi a temperatura controllata e per altri, con i nostri centinati, portiamo lamiere di metallo. Ma in realtà facciamo di tutto. Per esempio trasportiamo plastica e rifiuti. Non quelli pericolosi, ma gli scarti dei supermercati, cioè le merci scadute che vanno negli stabilimenti dove si produce biogas. Da qualche tempo, però, ci occupiamo anche di trasporti eccezionali. Abbiamo un semirimorchio che ce lo consente e soprattutto un autista che ama questo lavoro, Matteo Zambello. Lo chiamano "il Presidente", perché ogni anno organizza un raduno a Guidizzolo, dalle nostre parti, ma soprattutto è un uomo che sa quello che fa e che sa organizzare con attenzione i viaggi più complicati. I trasporti eccezionali sono difficili e occorre qualcuno che sia veramente appassionato. Così, con il suo impegno, siamo entrati anche in questo settore». Attenzione, però, il lavoro degli Autotrasporti Rivera Remo 1983 non si ferma qui…

## I CLIENTI "SECOLARI"

Remo racconta di avere da anni clienti affezionati (lui li chiama "secolari") e, quando sono cresciuti loro, anche la sua azienda è cresciuta.

# TUTTO MERITO DI KEVIN

## SPICCARE IL VOLO

**All'inizio, Remo si accontentava del suo lavoro e del suo camion. Poi, quando è entrato in azienda suo figlio Roberto, ha deciso che era ora di spiccare il volo.**

«Oggi – continua il nostro amico – abbiamo 13 mezzi, di cui 5 IVECO, tutti Euro 5 e Euro 6. Dopo un inizio tranquillo, in questi ultimi anni abbiamo spiccato il volo. E ora utilizziamo diversi tipi di semirimorchi, da quelli a temperatura controllata a quelli centinati per arrivare a una serie di varianti che ci consentono di rispondere a tutte le necessità dei nostri clienti. Di solito, facciamo trasporti in giornata, ma abbiamo anche qualche viaggio internazionale. Andiamo in Spagna un paio di volte a settimana e per questo utilizziamo proprio il nuovo S-Way che, fino a qui, ci ha dato molte soddisfazioni. A questo punto, c'è un nuovo protagonista che dobbiamo aggiungere alla famiglia, si chiama Kevin, ha 22 anni e sta prendendo adesso le patenti per cominciare a lavorare in azienda. «Kevin – spiega Remo – è mio figlio ed è un appassionato non solo di camion, ma anche di quelli customizzati. Quindi, in poche parole, è stato lui, d'accordo con gli altri autisti, che ha voluto aggiungere un po' di personalità al nuovo S-Way».

## UNA STRETTA DI MANO

**Remo stringe la mano a Diego Moreschi, uno dei responsabili vendite delle Officine Brennero, la più grande Concessionaria d'Italia.**

## LA NUOVA GENERAZIONE

**Kevin ha 22 ani e soprattutto ama l'arte di customizzare i mezzi di famiglia. Così, quando è arrivato il nuovo S-Way, si è dato subito da fare.**

## S-WAY CON STILE

«I fatti – racconta ancora Remo – sono andati così: quando abbiamo deciso di prendere un nuovo camion, ci siamo rivolti a Diego Moreschi, responsabile vendite veicoli pesanti delle Officine Brennero, che a Verona, Trento e Mantova, sono una vera istituzione da oltre 60 anni. Tra noi, c'è un rapporto di amicizia per cui ci siamo messi subito d'accordo. Per farlo arrabbiare, a Diego dico sempre che sono uno scanista, ma ora il nuovo S-Way è davvero convincente: non costa solo di meno, è anche un mezzo che regge il confronto e che certo ha superato i vecchi Stralis di una volta. Offre guida gradevole e comfort, è ben rifinito e anche per quanto riguarda i consumi, è certamente competitivo. Così è stato facile scegliere, ma Kevin ha insistito perché voleva un tocco di classe in più e naturalmente Diego ci ha subito aiutato. Così, abbiamo mandato il nuovo S-Way alle Officine Bignoni di Goito, che si occupano anche di questo tipo di lavorazioni e, dopo aver un po' riflettuto, abbiamo chiesto un lavoro sui toni del rosso e del nero. Nella nostra flotta, c'è un altro 510 allestito in modo simile, ma è grigio metallizzato e ci è sembrato il momento di una svolta radicale». Dunque, osserviamo da vicino questa svolta.

IL LAVORO SULLA GRATA

A guardare distrattamente non si nota, ma l'interno della grata è verniciato in nero. Così, quando il sole lo colpisce, il colore cambia.

PRIMA C'ERA UN 510

## ROSSO METALLIZZATO

Cominciamo dal colore che è un rosso metallizzato di grande impatto, ma Remo punta la nostra attenzione sul muso che è stato verniciato in nero: «La grata – ci spiega – è bucherellata e, sotto i raggi del sole, cambia colore per il riflesso del fondo scuro sulla vernice esterna».

Ma quello che vediamo è soprattutto un impasto perfetto di fasce orizzontali rosse e nere che si alternano. Tutto questo, però, è solo l'inizio, perché anche se, a prima vita, ha una personalizzazione semplice, questo S-Way è frutto di una lavorazione rigorosa che ora proviamo a descrivere in tutti i particolari.

**PER REMO, QUESTO S-WAY 530, RIGOROSO MA RICCO DI DETTAGLI, È LA TESTIMONIANZA DI UNA VITA PASSATA SULLA STRADA CON GIOIA**

## LA POTENZA DIVENTA AERODINAMICA

Ai lati della cabina, Kevin ha voluto due grandi adesivi con su scritto "530", per ricordare i CV del motore, ma anche come decorazione aerodinamica.

## IL MOVIMENTO DELLE BARRE

# DETTAGLI GENIALI

Cominciamo con l'acciaio che è interamente verniciato. In alto, c'è una barra lunga, piegata, appoggiata sull'intero perimetro della cabina e i cui bracci anteriori scendono fino al parasole. In questo modo, incorniciano la tabella che ovviamente porta il nome dell'azienda. Sopra, ci sono i classici sei fari che forse riducono un po' il profilo aerodinamico dell'S-Way, ma che sono comunque belli come una corona in testa a un re.
Sotto, invece, ci sono le due barre che partono dai fianchi del camion e che si ritrovano sotto la targa, riunite da un breve segmento autonomo che interagisce con loro e forma un piacevole movimento. Ai due lati della cabina, segnaliamo i due grandi adesivi "530" che ci raccontano la potenza dell'S-Way e nello stesso tempo diventano un fregio aerodinamico. Non c'è bisogno di dire che tutto l'acciaio è arricchito da luci a LED, di cui parleremo più avanti. Qui, invece, vale la pena mettere in evidenza anche i cerchioni che hanno i mozzi neri, ma che intorno hanno un'ampia fascia rossa che sottolinea la scelta di mettere insieme il rosso e il nero. Attenzione, non è una citazione old school, cioè all'olandese, perché già da qualche tempo questo stile nordico qui da noi sembra un po' messo da parte. Si tratta invece di un nuovo utilizzo delle ruote come elemento di decorazione. Per carità, si tratta di un dettaglio, che però ha una sua ragione d'interesse.

## INTERNI ORIGINALI

Secondo Remo, per gli interni IVECO offre una gamma di opzioni così ampia che ciascuno, tra sedili, tessuti e gadget, può farsi la cabina come vuole.

LED BIANCHI E ARANCIO

La scelta delle luci è classica: ai fianchi del trattore ci sono LED arancio, mentre sull'anteriore i LED sono bianchi, in armonia con i sei fari sul tetto.

## LE LUCI E GLI INTERNI

E veniamo alle luci: la scelta è classica, le barre nere che passano sotto i fianchi del trattore sono ricche di luci arancio, mentre quelle anteriori hanno LED bianchi che vanno insieme ai sei grandi fari che sormontano la cabina.
Gli interni invece sono originali, anche se – come dice Remo – sono il frutto di un mix che chiunque può organizzarsi come vuole: IVECO, infatti, offre una serie di opzioni, per esempio le luci in cabina, la copertura dei sedili, il tessuto del materasso ecc. che consentono a chi compra il camion di progettare il proprio ambiente di lavoro sfruttando i numerosi elementi che ha a disposizione. «È come se gli interni – conclude il nostro amico – te li facessi da solo, con in più il vantaggio che le tappezzerie sono realizzate in fabbrica e quindi sono perfette». Certo mancano i lavori di fino, quelli artigianali dei nostri grandi "sarti per interni", ma il risultato è altrettanto confortevole e tutto sommato si viaggia bene anche così.

## LA VOGLIA DI ANDARE

Ecco, in questo S-Way c'è tutta la passione di Remo: «A me – conclude ridendo – piaceva tanto stare al volante, e correvo, correvo e non mi fermavo mai. Credo di aver trascurato la mia famiglia e i miei figli, ma da giovane ero così, non vedevo l'ora di partire. Ora mi sono un po' calmato, ma la voglia di andare c'è sempre, non mi lascia mai». E forse, questo 530, rigoroso ma tanto ricco, la racconta nel modo giusto: è la testimonianza di una vita passata sulla strada con gioia.

UNA LUNGA STRADA

Una foto "d'epoca", con Remo vicino al suo vecchio 164 L Topline, che ci serve a ricordare il lungo percorso di un autotrasportatore e della sua flotta.

## La strada più lunga del mondo (prima parte)

# IN VIAGGIO SULLA PANAMERICANA

*È una rete stradale di 25.750 km che parte dalla punta dell'Alaska e finisce all'estremo Sud dell'Argentina. È un sogno impossibile per tanti viaggiatori, ma qui, su queste pagine, proviamo a realizzarlo*

di Flavio Valenti

È una strada pazzesca, o meglio, come dice Wikipedia, è un sistema viario che attraversa molti climi e zone ecologiche. Viene chiamata in mille lingue, ma internazionalmente è la "Panamericana", che passa per un gran numero di nazioni, dall'America del Nord a quella del Sud, con percorsi a volte autostradali, a volte molto complicati, impraticabili durante la stagione delle piogge. Ci sono tratti rischiosi per la presenza di una diffusa criminalità e di qualche banda di guerriglieri. Ma c'è di peggio: tra Panama e Colombia, per 87 km, la strada proprio non c'è, perché dovrebbe attraversare una regione montuosa inesplorata, chiamata Tapòn de Darién, che ha una vegetazione così fitta e intricata da rendere impossibile il passaggio. Per diverse ragioni in molti oggi si oppongono al completamento del percorso. Si dice, infatti, che bisogna conservare la natura del luogo, limitare la circolazione e quindi la diffusione di malattie, proteggere la vita dei popoli indigeni che ancora ci vivono e, per finire, per ostacolare il traffico di droga. Insomma, quegli 87 km vengono superati via mare tra Turbo (Colombia) e Puerto Obladìa (Colombia). Seguiremo dunque la Panamericana fino Ushuaia, nella Terra del Fuoco, a Capo Horn, un percorso di più o meno 26mila chilometri, senza quasi cambiare strada.

**Paesaggi bianchi e desolazione, durante i mesi invernali, il primo tratto della Panamericana, la Alaska Highway, si presenta così.**

QUASI 26.000 KM

STRADE OTTIME, MA NON SEMPRE

**Quando la Alaska Highway diventa una lastra di ghiaccio, mantenere in carreggiata un autocarro a pieno carico, diventa difficile.**

## INIZIO TRA I GHIACCI

Per ricostruire questo viaggio, abbiamo utilizzato i testi e le foto di alcuni giornalisti che si sono mossi dal Nord dell'Alaska. La partenza per chi vuole intraprendere questa avventura straordinaria è fissata a Delta Junction, una cittadina sconosciuta che sorge tra due fiumi, il Delta River e il Tanana River, che quando si ghiacciano (e succede per gran parte dell'anno), danno una sensazione di desolazione che fa rabbrividire. Il percorso segue l'Alaska Highway, lunga 2337 chilometri e costruita durante la Seconda guerra mondiale dall'Esercito americano, per unire gli Stati Uniti all'Alaska, attraverso il Canada. Il percorso è facile, perché in territorio americano, anche con i ghiacci, si cammina bene.
Lasciati i territori del Nord, si torna negli Stati Uniti, attraverso Oregon, California, Arizona, Texas e Nuovo Messico. E, subito dopo, ci si tuffa in quello che, forse, è il suo tratto più importante, quello messicano, nel quale la strada attraversa quindici Stati. È il pezzo più noto per la leggendaria, massacrante corsa automobilistica su strada che, dal '50 al '54, infiammò gli animi degli appassionati di automobilismo di tutto il mondo.

## COME IN UN FILM

Dunque scendiamo verso Sud, California, Arizona. Terra rossa, cactus e migliaia di generatori eolici che sfruttano il vento che soffia impetuoso. Poco più di cento anni fa questo era il territorio Apache.

VERSO IL WEST

**Il tratto americano e canadese fu realizzato durante la Seconda guerra mondiale per unire l'Alaska agli Stati Uniti. Poi l'itinerario prosegue verso il West.**

**I grandi spazi sono la prerogativa delle autostrade yankee, nessuna delle quali, paradossalmente, porta il nome di Panamericana.**

## IN VIAGGIO VERSO L'INFINITO

Lo scenario è quello dei vecchi film western e fa impressione come, in un Paese dove tutto è all'avanguardia, resistano ancora, nell'uso quotidiano, strumenti che in Europa sarebbero destinati a un museo. Così chi ha fame può entrare in un vecchio e scalcinato vagone ferroviario diventato bar-ristorante, dove trova bistecche, hamburger e patatine (tra l'altro anche buone). Per fare rifornimento, ci sono ancora pompe che risalgono alla fine degli anni 50.
Si guida verso l'infinito, ai lati della strada mandrie e fattorie, ma anche modernissimi stabilimenti industriali; un po' di tutto e tanta gente che si muove. Sì, perché gli americani sono il "popolo in movimento" per eccellenza e la strada fa parte del loro essere.

## DOVE NASCE IL MITO

Scendendo ancora, si arriva al confine messicano. E possiamo dire che qui, sul confine Usa-Messico nasce ufficialmente la Panamericana. Sì, perché, nessun tratto negli Stati Uniti o in Canada è stato mai battezzato con questo nome. Dunque, la strada nasce al confine, esattamente a Nuevo Laredo, e si dirige verso Città del Messico, anche se dei "rami" secondari sono stati costruiti più tardi e vanno a toccare varie località dai nomi western come Nogales, Sonora, Ciudad Juàrez, Chihuahua, Piedras Negras ecc. In questi anni, da quando le barriere doganali con gli Usa sono cadute o si sono affievolite con gli accordi NAFTA (una sorta di Unione Europea nordamericana), la Panamerica ha assunto un'importanza crescente, soprattutto ai vari punti di confine con Texas, Arizona, Nuovo Messico.

## MECCA PER CAMIONISTI

Così, le città di confine sono diventate la vera mecca di ogni messicano: bar, ristoranti, alberghi, casino, bordelli, sono frequentati da avventurieri, uomini in cerca di facile fortuna, ma anche da avvocati, commercialisti, in grado di acchiappare e far fruttare ogni singola nuova opportunità. Avventurieri, abbiamo detto, ma anche tanta polizia. Si cerca in ogni modo di troncare sul nascere ogni traffico illecito, soprattutto quello di droga e di armi. È naturale che in questa varietà di personaggi, in questa variegata natu-

**Tra Laredo, in Usa, e Nuevo Laredo, in Messico, si sviluppa un nodo autostradale in cui si creano ingorghi apocalittici.**

## TRAFFICO INSOPPORTABILE

SEMPRE PIÙ IMPORTANTE

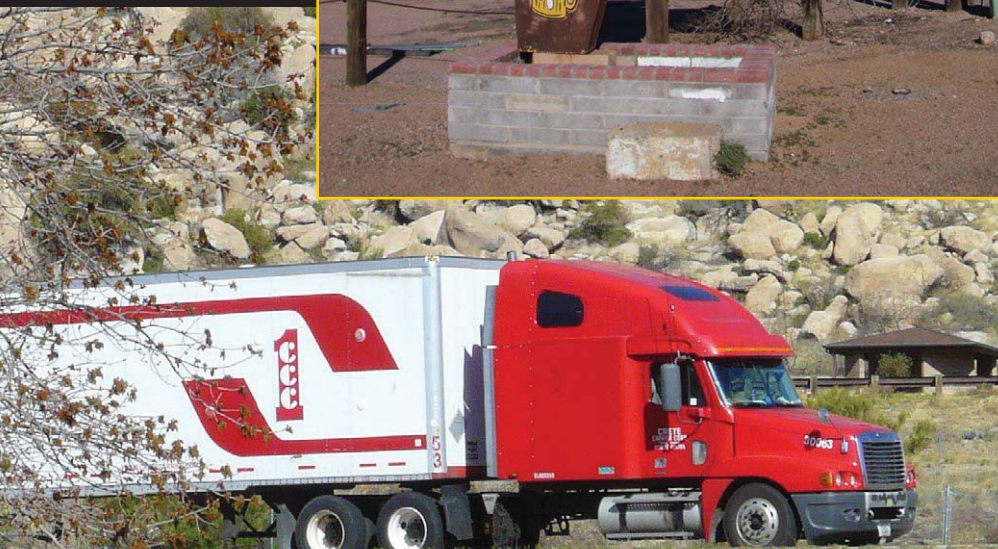
Con gli accordi NAFTA, che hanno creato una specie di Comunità Europea nordamericana, la strada è diventata più importante, ma lo stile rimane sempre quello anni 50.

VECCHIA AMERICA ANCHE OGGI

Su questo tratto, capita spesso di incontrare bar e ristoranti malridotti. Ci si mangia bene e si incontrano molti colleghi, ma l'atmosfera è decadente.

ra umana, i camionisti abbiano un posto di rilievo. Ce ne accorgiamo nell'area di sosta di un ristorante dove, praticamente, si vende di tutto. Tra Laredo, in territorio Usa, e Nuevo Laredo, in Messico, si sviluppa il maggiore nodo ferroviario e autostradale che collega le regioni industriali del Messico e degli Stati Uniti. I ponti sul Rio Grande che portano da un Paese all'altro sono attraversati giorno e notte da grandi camion, circa 5mila al giorno, che generano un traffico ai limiti della sopportazione, ma che danno vita a un indotto di diversi milioni di dollari al giorno. La zona di confine, una striscia di terra di 210 chilometri di larghezza, che va dal Pacifico al Golfo del Messico, è la zona che, negli ultimi dieci anni, ha conosciuto lo sviluppo economico maggiore di tutto il Nordamerica. E, nel prossimo numero, vedremo come si sviluppa da qui il seguito di questa strada che – come abbiamo capito – è il simbolo della vita di un intero continente.

I GRANDI TRUCK

I grandi truck sono i dominatori assoluti delle highway: i ponti sul Rio Grande sono attraversati, ogni giorno, da oltre 5mila camion.

## Fiat 1100 T e Fiat 238

# ALESSANDRO DONADEL CON LE MANI NEL MOTORE

*È un appassionato che non solo raccoglie i veicoli leggeri più belli e interessanti, ma che restaura, sistema e rimette a posto i suoi mezzi preferiti. E qui ci presenta due pilastri indimenticabili del trasporto leggero...*

Testo e foto di Roberto Cabiati

RESTAURI FATTI IN CASA

**Il 238 è stato acquistato in ottime condizione mentre il 1100 T3 è stato restaurato e rimesso a posto da Alessandro Donadel e dal suo amico Piero, che hanno fatto tutto con le loro mani.**

ROBERTO CABIATI

Di solito, in queste pagine, parliamo di autotrasportatori importanti e di grandi collezionisti che mettono insieme raccolte di mezzi straordinari, ma questa volta mi vorrei concentrare su un modo diverso di coltivare la propria passione, quello di Alessandro Donadel, classe 1966, socio A.I.T.E. della provincia di Massa Carrara. Alessandro è un tipo speciale che sui suoi veicoli, se occorre, mette mano in prima persona, sia dal punto di vista meccanico sia da quello del ripristino della carrozzeria, fermandosi però alla verniciatura, che segue comunque in ogni dettaglio presso una carrozzeria specializzata. Per questo, il Fiat 1100 che vediamo qui, rappresenta l'altra faccia del collezionismo, quella di chi sul proprio mezzo lavora con chiavi e cacciavite, si sporca le mani di grasso e recupera dal passato, non solo l'immagine esteriore di un mezzo, ma anche la sua anima meccanica. Ecco perché vale la pena conoscere Alessandro e osservare da vicino il suo Fiat 1100 T3 del '61, ma anche il suo Fiat 238 Franchin del '71 che a differenza del primo, al momento dell'acquisto, era già in ottime condizioni e ancora oggi viene conservato con grande attenzione perché rimanga intatto in tutto il suo splendore.

UNITI DALLA PASSIONE

A destra Alessandro e, a sinistra, il suo amico Emilio Ratti, socio A.I.T.E., esperto di mezzi d'epoca e autore di un libro sul Passo della Cisa.

## AUTISTA DA SEMPRE

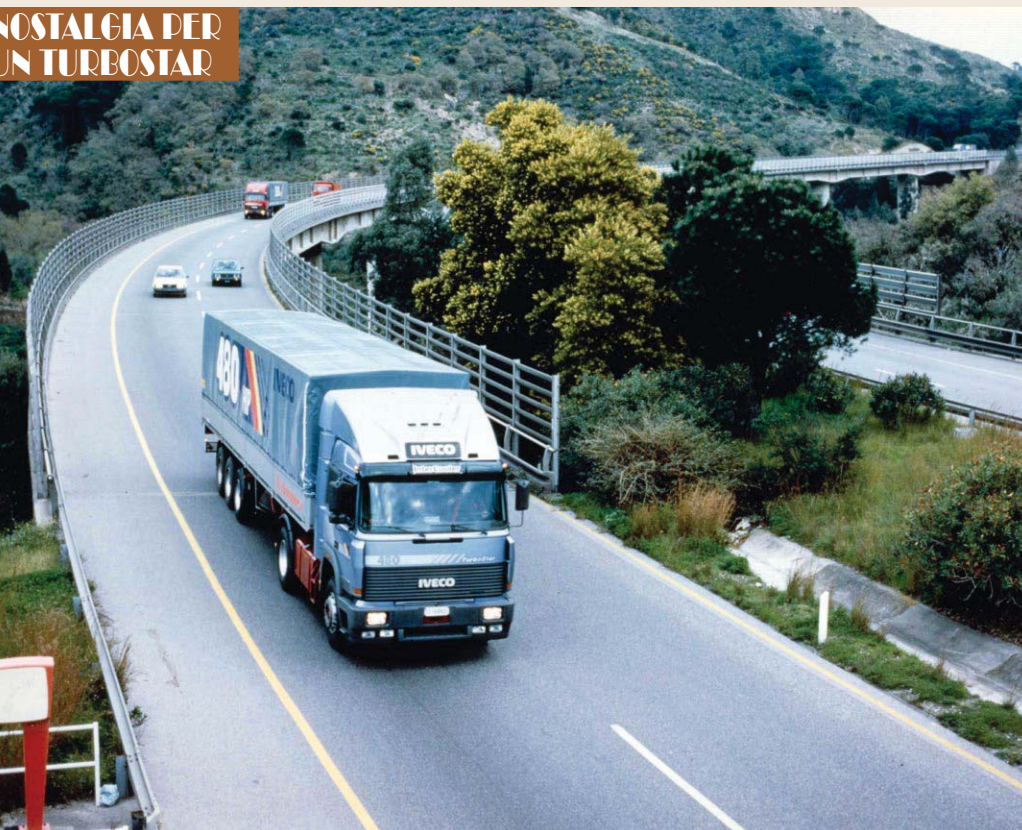
Alessandro ha cominciato prendendo la patente sotto le armi e, appena congedato, ha trovato subito lavoro come autista dipendente. Guidava un Fiat 691 a 4 assi con un rimorchio a 3 assi con un impegno prevalente nel porto di Marina di Carrara. Da lì in poi, ha guidato tutti i camion di quegli anni, un Iveco 190.35, uno Scania 141, poi un 142 e in seguito, per un breve periodo, anche un superbo Iveco Turbostar 190.48, che non riesce a dimenticare.

## PRESTAZIONI INSUPERABILI

D'altronde, nonostante facesse trasporti di ferro e spesso dovesse affrontare la mitica Cisa, sui tratti appenninici, il suo "48" era insuperabile: non c'erano Scania, Volvo, Mercedes che su per quelle salite gli tenessero testa. Ma c'era anche un trucco in più: se ci si rivolgeva a uno dei tanti pompisti che all'epoca erano assai ricercati soprattutto dai possessori di Turbostar, si poteva ottenere un incremento di potenza che consentiva – anche in sovraccarico e in salita – di superare tutti gli altri. E, se qualcuno riusciva a passare davanti, bastava scalare mezza marcia per riprendere subito la posizione persa. Ancora oggi, Alessandro ha nostalgia di quelle prestazioni e mi ha confessato che il suo prossimo sogno è proprio un Turbostar. Da alcuni anni, fa l'autista di autobus da noleggio e il tempo per partecipare ai raduni A.I.T.E. e per portare a termine i suoi restauri si è un po' ridotto, ma la passione è sempre quella e, appena può, Alessandro si presenta ai raduni con i suoi mezzi più belli. E allora osserviamoli da vicino, perché si tratta davvero di veicoli che hanno fatto la storia.

NOSTALGIA PER UN TURBOSTAR

Foto Archivio Fiat/Iveco

Alessandro ricorda sorridendo i bei tempi, quando guidava un 190.48 e nessuno riusciva a stargli dietro.

**ALESSANDRO, SE OCCORRE, INTERVIENE IN PRIMA PERSONA, SIA DAL PUNTO DI VISTA MECCANICO CHE SULLA CARROZZERIA**

## CHI VIENE E CHI VA

Uno dei punti importanti della collezione di Alessandro è che si tratta di una raccolta mobile. Come tutti i collezionisti che sanno fare i conti, infatti, per avere di più, spesso rinuncia a qualcosa. Fra i suoi primi autocarri leggeri, per esempio, c'era un Fiat 1100 T del 1967 di colore azzurro. Meraviglioso: aveva solamente 60.000 km ed era perfetto in ogni dettaglio. Ma nel dicembre del 2019, durante un pranzo di Natale dell'A.I.T.E., lo ha venduto a un socio di Trento. Perché? Perché teneva d'occhio un altro veicolo (non dico qual è), che gli sembrava decisamente interessante e che, soprattutto, era rarissimo. Lo ha comprato, si sta preparando a restaurarlo e non soffre per la mancanza di quello che ha ceduto, perché ne ha un altro, sempre bellissimo, che vediamo qui.

## FIAT 1100 T3

Questo Fiat 1100 T3 del 1961 era un mezzo di grande forza e possiamo considerarlo come un veicolo, non solo diffuso, ma anche molto amato, perché per la prima volta la Fiat lo aveva progettato senza partire da un modello automobilistico e per questo era riuscita a declinarlo in una serie di varianti adatte davvero a tutti gli utilizzi: furgone, furgone con tetto rialzato, camioncino (cioè pianalato), trasporto persone (per 9 passeggeri), scuolabus e ambulanza. Questo furgone era dotato di un motore da 1221 cc e 47,5 CV.

**UN CAPOLAVORO FINITO FRA LE MONTAGNE**

**Questo 1100 T del 1967 ormai appartiene al passato. Nonostante avesse appena 60.000 km, Alessandro lo ha venduto per poter comprare un altro mezzo.**

Fin da ragazzo, Alessandro era "innamorato" di quello utilizzato dall'imbianchino del paese, che era di colore rosso e, quando restaurò il suo nel 2011, pensò di farlo dello stesso colore, Poi, però, scelse il grigio che vediamo qua.

## BENZINA E DIESEL

Uscito nel 1959, il Fiat 1100 veniva prodotto solo nella versione T (benzina) e aveva un motore a benzina a 4 cilindri di 1089 cc e 38 CV, mentre dal 1962 al 1968 venne prodotto anche nella versione TN (diesel) con il motore della Fiat 1400 (diesel) e successivamente del Fiat 615 N (diesel), con 1901 cc e 48 CV. Dal 1963 il 1100 a benzina venne potenziato a 1295 cc, 55 CV, ma a richiesta, con supplemento di prezzo, si poteva avere con cilindrata di 1481 cc, con 60 CV, cambio a 4 velocità + retromarcia con comando con leva disposta sotto al volante di guida, freni idraulici, capacità del serbatoio di 55 litri, velocità 100 km/h, portata (escluso il conducente) di 1230 Kg per la versione T e di 1300 Kg per la versione TN, entrambe con carrozzeria a struttura portante. Per la storia, ricordiamo che poi seguì il Fiat 241 T, che uscì nel 1965 nella versione a benzina con 1438 cc e 46 CV e nel 1968 anche in quella diesel da 1895 cc e 48 CV ed ebbe una sola serie. Si trattava dell'evoluzione del Fiat 1100 T e TN e oggi possiamo definirlo più o meno come un vei-

SCUOLABUS

AUTOBUS

FURGONE

**TANTI MODELLI DI SUCCESSO**

**La Fiat progettò il suo 1100 T in modo da poter offrire al pubblico un gran numero di varianti, dai normali furgoni fino agli scuolabus e alle ambulanze.**

UN MODELLO MOLTO AMATO

Questo modello venne prodotto con grandi risultati dal 1957 al 1971. All'inizio esisteva solo nella versione benzina. Poi, dal '63 al '68 venne prodotto anche in versione diesel, con la sigla TN.

## CI SONO ANCHE LE AUTO

Alessandro ama molto anche le auto d'epoca. Ha cominciato la sua collezione a 20 anni, con una Fiat 124. Poi, con il tempo, ha aggiunto diversi modelli alla sua collezione: una Fiat 130 del 1970 (nella foto), una Fiat 132 del 1973, una Ritmo diesel del 1986 che usa quotidianamente e poi altri cimeli, come una Fiat 1800 del 1960, una 1100 E del 1952, un'Alfetta 1800 prima serie del 1973, e, per finire in bellezza, una Mercedes-Benz 200 E del 1990.

colo di transizione. Solo nel 1967 vide la luce il mitico Fiat 238.

## FIAT 238

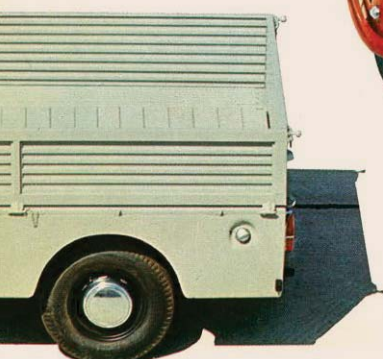
Il Fiat 238 di Alessandro è un prima serie del 1971, carrozzato Franchin ed è stato acquistato in ottime condizioni nel 2017. Al pubblico, il 238, presentato come un furgone medio, tra il 900 T (leggero) e il 241 (pesante) piacque subito molto. I primi esemplari vennero prodotti dal 1967 al 1969 nella sola cilindrata di 1197 cc e 44 CV, a un prezzo di listino franco filiali (I.G.E. compresa) di 1.250.000 lire.

IL POSTO DI GUIDA

Semplice, spartano, ma per quell'epoca piuttosto comodo, il posto di guida del 1100 T rappresentava un ambiente di lavoro ideale per le consegne.

AMBULANZA

PROMISCUO

FURGONE TETTO RIALZATO

CAMIONCINO

PUBBLICITÀ STORICA

La Fiat lanciò il 238 come successore del 1100 T, anche se in mezzo c'era stato un modello di transizione, il 241, che uscì nel 1965 ed ebbe una sola serie.

Successivamente, la versione con motore da 1438 cc, prodotta dal 1969 al 1975, venne proposta con due variabili: la versione BN (benzina normale) che aveva 46 CV a 4400 giri/min, e quella potenziata BS (benzina super), sempre prima serie, ma con 52 CV a 4600 giri/min, che costavano 1.285.000 lire. La tassa di circolazione annuale era, pensate bene, di 13.780 lire.
Il 238 era pensato a trazione anteriore con motore trasversale e con le 4 ruote indipendenti che in quegli anni erano esclusiva dei marchi d'Oltralpe. Queste caratteristiche favorivano l'abbassamento del piano di carico e quindi facilitavano il lavoro.

## CONSUMI ALTI

Il 238 di Alessandro ha il motore Fiat 124BL.016 con una cilindrata di 1438 cc, 46 CV, raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore. Come tutti i 238, consumava molto, la brochure Fiat dell'epoca riporta la tabella delle norme CUNA dichiarando un consumo di 8,9 litri/100 km (praticamente 11,2 km al litro). Tenendo conto che aveva un serbatoio di 41 l, su medie e lunghe distanze ci si fermava spesso a fare rifornimento, all'epoca si era meno attenti ai consumi, ma per avere qualche risparmio, capitava di incontrare dei 238 con il bombolone del gas installato sul tetto o addirittura all'interno del vano di carico, quindi con una minor portata utile, ma con un maggior rischio di "saltare" in aria. Nel 1974, la Fiat tentò di far uscire una versione a gas, che però non ebbe fortuna.

## I CARROZZIERI ESTERNI

Ma c'è un punto che dobbiamo mettere in evidenza, la carrozzeria che realizzò

LA VERSIONE FRANCHIN

La Fiat produceva la versione cassonata senza sponde laterali apribili. Così chi caricava o scaricava faticava di più, ma l'accordo con il carrozziere Franchin risolse il problema.

**CONFRONTO CON I FRANCESI**

**Il 238 fu progettato con le 4 ruote indipendenti. Era un'idea francese che oggi possiamo valutare mettendo vicini il nostro furgone e questo Peugeot J7.**

**INTERNI ANCORA PERFETTI**

questo 238. I Franchin, infatti, furono i primi carrozzieri esterni a lavorare su questi furgoni. E la necessità di una versione "indipendente" c'era, perché la Fiat produceva questa versione "pick up" senza le sponde laterali apribili. In questo modo, è vero che aveva un piano di carico più basso, ma risultava comunque meno pratica e versatile. Così, dopo Franchin, arrivarono anche Pasino e Coriasco. Quest'ultimo fu il più diffuso e per questo i Franchin, che pure avevano cominciato la produzione, purtroppo la cessarono prima, oggi sono tra i più rari e i più difficili da scovare.

## DATI TECNICI

Nel 1975 non si produsse più la versione BN (benzina normale) ma solo quella potenziata BS (benzina super), motore a 4 tempi, 4 cilindri in linea, 1438 cc, carburatore monocorpo orizzontale tipo Weber 32 OF 1/200, cambio a 4 marce più retromarcia tutte sincronizzate, tre posti in cabina. Quello di Alessandro ha una tara di 13,40 q e una portata utile di 9,50 q, quindi con una tara di oltre un quintale e una portata leggermente inferiore (50 kg) rispetto alla versione base Fiat, probabilmente i Franchin erano più robusti.

## LA FINE GLORIOSA

Poi, dal 1977, la Casa torinese diede il via alla produzione del 238 E, di fatto la seconda serie del 238, che ebbe comunque un ottimo successo e venne prodotta fino al 1982. Il Ducato era uscito nell'81 e i tempi richiedevano ormai mezzi diversi e più efficienti. ◗

di Agostino Longo + Fred

# MERCEDES-BENZ ACTROS F PLUS 2548

## TECNOLOGIE SPAZIALI E GRANDI INNOVAZIONI PER UN MEZZO TUTTO DA PROVARE... E NOI LO ABBIAMO PROVATO

**PROFESSIONE CAMIONISTA SARÀ IN EDICOLA OGNI 30 DEL MESE**


Mensile - prezzo di copertina 4.90 €
www.professionecamionista.it - redazione@professionecamionista.it

**La Divisione Motori di Sprea edita anche:**
BBC TOP GEAR - FERRO - ROADBOOK
OFFICINA DEL VESPISTA - BICICLETTE D'EPOCA

**Progetto grafico:** Luca Patrian

Coordinamento: Andrea Ferreri
Hanno collaborato: Vincenzo Perrone, Gabriele Bolognini, Roberto Cabiati, Aldo Gasparrini, Mirko Zapparoli, Viola Zorzi
Impaginazione: Andrea Carpani

**Sprea S.p.A.**
Sede Legale: Via Torino, 51 20063 Cernusco Sul Naviglio (Mi) - Italia
PI 12770820152- Iscrizione camera Commercio 00746350149
Per informazioni, potete contattarci allo 02 87168197

CDA: Luca Sprea (Presidente), Alessandro Agnoli (Amministratore Delegato), Giulia Spreafico (Divisione digital), Stefano Pernarella

## ADVERTISING, SPECIAL PROJECTS & EVENTS
Segreteria: Emanuela Mapelli - Tel. 02 92432244 - emanuelamapelli@sprea.it

## SERVIZIO QUALITÀ EDICOLANTI E DL
Sonia Lancellotti, Luca Majocchi: Tel. 02 9243229
distribuzione@sprea.it 351 5582739

## ABBONAMENTI E ARRETRATI
**Abbonamenti:** si sottoscrivono on-line su www.sprea.it/professionecamionista
abbonamenti@sprea.it Tel. 02 87168197 (lun-ven / 9:00-13:00 e 14:00-18:00)
**Il prezzo dell'abbonamento è calcolato in modo etico perché sia un servizio utile e non in concorrenza con la distribuzione in edicola.**
**Arretrati:** si acquistano on-line su www.sprea.it/arretrati
abbonamenti@sprea.it Tel. 02 87168197 (lun-ven / 9:00-13:00 e 14:00-18:00)
329 3922420

## FOREIGN RIGHTS
Paolo Cionti: Tel. 02 92432253 - paolocionti@sprea.it

## SERVIZI CENTRALIZZATI
Art director: Silvia Taietti
Grafici: Alessandro Bisquola, Nicole Bombelli, Tamara Bombelli, Nicolò Digiuni, Marcella Gavinelli, Luca Patrian
Coordinamento: Chiara Civilla, Tiziana Rosato, Roberta Tempesta, Silvia Vitali
Amministrazione: Erika Colombo (responsabile), Silvia Biolcati, Irene Citino, Désirée Conti, Sara Palestra- amministrazione@sprea.it
Ufficio Legale: Francesca Sigismondi

Professione Camionista, testata registrata al tribunale di Milano il 18/10/1997 con il numero 655. ISSN 1126-2648
Autorizzazione ROC n° 6282 del 29/08/2001

**Direttore responsabile:** Luca Sprea

**Distributore per l'Italia:** Press-Di Distribuzione stampa e multimedia s.r.l. - 20090 Segrate
**Distributore per l'Estero:** SO.DI.P S.p.A. Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +390266030400 - Fax +390266030269 - sies@sodip.it - www.sodip.it
**Stampa:** Arti Grafiche Boccia S.p.A. Via Tiberio Claudio Felice, 7 - 84131 Salerno